



MILITARY INFORMATION DIVISION, A. G. O.	
SECTION.	SUBJECT.
SHELF.	Transportation. BELGIUM

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY		
Class	Book	Volume
9385.32	B41	1892- 1893
Mr10-20M		



ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1892

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,

SUCCESSEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21.

1893

385.32
H 41
1892-93

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1892.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1892.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

DE BRUYN.

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	PAGES
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées	A, 1
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.	A, 2

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II, XIII, XIV et XXVII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation— Ressources et charges	A, 5	III, IV, V, VI, VII, VIII, IX et X »
§ 3. Bilan ou situation générale	A, 6	I, II, IV, VI, VII, XXII et XXVII »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A, 9	IV »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A, 10	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 10
Personnel	A, 12
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 15

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

		PAGES.
XIV de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1892	A, 15
XIV .	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1892	A, 16
	§ 3. Signaux	A, 17
	§ 4. Passages à niveau	A, 17
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
	§ 7. Stations	A, 18
	§ 8. Rails	A, 19
	§ 9. Billes et traverses	A, 22
XXII »	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1892	A, 25

II. Améliorations et innovations introduites dans le
service des voies et travaux. A, 24

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XV et XVI »	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 27
XVI, XVII, XVIII et XIX »	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 50
	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 50
XX »	§ 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 52
	§ 6. Parcours kilométrique des véhicules de l'État, dans les trains étrangers, sur les lignes étrangères	A, 55
XX »	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 55
	§ 8. Nombre et parcours des trains	A, 55
	§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 54
	§ 10. Achat de combustibles.	A, 55
	§ 11. Consommation de combustibles	A, 56
XXI »	§ 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 56
	§ 13. Éclairage.	A, 57

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 59	
§ 15. Graissage.	A, 59	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40	XXIII, XXIV et XXV de la partie A.

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 41
--	-------

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 45	
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47	XI »
§ 5. Produits extraordinaires	A, 48	XII »
§ 4. Produits divers	A, 49	X »
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49	
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 50	

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports	A, 52
---	-------

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52
§ 2. Voyages circulaires	A, 55
§ 5. Tarifs pour marchandises	A, 56

B. Améliorations et innovations apportées dans le service des trains.

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 64
§ 2. Trains de marchandises	A, 69

C. Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 71	XXVI »
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 74	XXVI »
§ 5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 74	XXVII »
Personnes tuées depuis 1855.	A, 77	

IV. Contraventions

3^e SECTION.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		PAGES.
XXIX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 79
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 80
XXX »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 80
XXX »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 81

II.

XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 82
-----------	---	-------

III.

XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 83
-----------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 84
XXXIII »	§ 2. Bagages.	A, 85
XXXIII »	§ 3. Petites marchandises.	A, 85
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 86
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 86
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 86
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 87
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires.	A, 87
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 87

V.

XXXIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 88
------------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXIV »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 89
-----------	--	-------

VII.

XXXV »	PERSONNEL	A, 90
-----------	---------------------	-------

VIII.

XXXV »	ACCIDENTS	A, 90
-----------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 91
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 92
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

	PAGES.
N ^o I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin 1892	A, 98
» II. Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1892	A, 100
» III. Compte de l'exploitation. Exercice 1892	A, 102
» IV. Compte financier. Exercice 1892. — Charges et ressources.	A, 102
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation rectifiés d'après les résultats définitifs	A, 104
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 105
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs	A, 106
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1892 et 1891	A, 108
» IX. Répartition et encaissement des recettes brutes.	A, 110
» X. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1892	A, 112
» XI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises	A, 114
» XII. Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI	A, 116
» XIII. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	A, 118
» XIV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 120
» XV. Importance du matériel de traction en 1892	A, 121
» XVI. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions	A, 122
» XVII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes	A, 125
» XVIII. Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel	A, 126
» XIX. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur argent	A, 127
» XX. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1892	A, 128
» XXI. Consommation de charbon des locomotives en 1892 et 1891.	A, 130
» XXII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 131
» XXIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 132

N°XXIV.	Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 133
» XXV.	Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892 (magasin central et dépôts) . .	A, 140
» XXVI.	Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1892	A, 146
» XXVII.	Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1892 .	A, 148
» XXVIII.	Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1892	A, 152

5° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N°XXIX.	Développement des lignes, à la fin de 1892	A, 162
» XXX.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1892.	A, 163
XXXI.	Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1892	A, 164
» XXXII.	Parcours kilométriques des trains en 1892	A, 165
» XXXIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1892.	A, 166
» XXXIV.	Personnel. Effectif, à la fin de 1892	A, 170
» XXXV.	Accidents survenus aux personnes en 1892	A, 172

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} .	Service international	B, 5
§ 2.	Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

et III de la partie B.	§ 1 ^{er} .	Mouvement général	B,	4
III	»	§ 2. Lettres ordinaires.	B,	5
III	»	§ 5. Lettres recommandées	B,	6
II et III	»	§ 4. Lettres assurées	B,	6
III	»	§ 5. Envois exprès.	B,	7

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

	PAGES.		
§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B,	7	II et III de la partie B.
§ 2. Bons de poste.	B,	7	II et III »
§ 5. Mandats (service international).	B,	7	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B,	7	II et III »
§ 2. Encaissement	B,	8	II et III »

C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B,	8	II et III »
--	----	---	-------------

D. Quittances (service intérieur).	B,	8	II et III »
--	----	---	-------------

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B,	9	II et III »
---	----	---	-------------

F. Abonnements aux journaux	B,	9	II et III »
---------------------------------------	----	---	-------------

G. Caisse d'épargne et de retraite	B,	9	
--	----	---	--

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B,	10	
--	----	----	--

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES.	B,	10	
---	----	----	--

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B,	11	
§ 2. Service de transmission	B,	11	

VI.

PERSONNEL	B,	12	
---------------------	----	----	--

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B,	12	IV et V de la partie B,
§ 2. Dépense	B,	12	

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

	PAGES.
N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1892	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1892 et 1891	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1892 et 1891	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1892 et 1891	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus. — Comparaison des années 1892 et 1891.	B, 20

PARTIE **C.**

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C, 5
----------------------------------	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie **C.**

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 4
§ 2. Télégrammes de service	C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 5
§ 2. Développement du réseau	C, 5
§ 3. Appareils en service	C, 6

IV.

PERSONNEL.	C, 6
--------------------	------

V.

Annexes à consulter

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 12	II de la partie C.
-----------------------------------	-------	--------------------

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1892 et 1891.	C, 20
» II. Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires .	C, 21

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6	II »
§ 3. Pilotage.	D, 6	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 7	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7	II »
§ 6. Police maritime	D, 7	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 8	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 8	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 8	II »
§ 4. Sauvetage	D, 9	II »

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGES.
I de la partie D.	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II »	§ 2. Dépenses	D, 9

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

III et IV »	§ 1 ^{er} . Service postal d'Anvers sur New-York	D, 9
	§ 2. Service sur l'Australie	D, 9

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N ^o 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1892 et 1891 . .	D,	12
» II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1892 et 1891	D,	15
» III. et » IV. }	Service postal d'Anvers sur New-York. {		
	Mouvement. — Taux moyen du fret .	D,	14
	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.	D,	15



PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.
(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrain et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CREDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 25 mai 1892. 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1892 :				Sommes dépensées au 31 décembre 1891. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1892. 10
				Études.	Terrains.	Travaux.	TOTALES.		
5	6	7	8						
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,200,000 »	62,913 31	1,800 »	4,722 85	20,033 09	26,555 94	13,108,881 41	13,135,437 35
Audenarde à Orroir.	4 août 1879, § 42.	2,000,000 »	200,000 »	3,042 20	599 99	26,452 57	30,094 76	1,800,097 35	1,830,192 11
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000 »	3,184 05	»	»	»	»	291,779 30	291,779 30
Wanlin à Anseremme. Commu- nauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	3,000,000 »	33,766 04	156,382 02	1,945,431 10	2,133,579 16	1,502,657 79	3,638,236 95
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	1,000,000 »	16,764 61	159,594 »	1,508 41	177,867 02	53,246 54	231,113 56
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	1,000,000 »	15,134 80	69,361 92	326,920 88	411,417 60	121,300 27	532,717 87
Aubel à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	900,000 »	5,130 »	223,122 45	1,038 31	229,290 76	16,190 46	245,481 22
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,381,742 34	17,871 47	364,135 82	614 25	382,621 54	18,257 66	400,879 20
Raccordement entre les lignes de Manège à Mons et d'Ecaus- sines à Erquelines.	27 mai 1890.	»	94,808 17	1,895 43	420 »	»	2,315 43	5,191 83	7,507 26
Chemin de fer de ceinture de Gand (projet Lambert frères).	»	»	1,219 31	»	»	»	167 45	68,780 69	68,948 14

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les Sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

MM. Cousin et frères, que la Société s'est substituée, avec l'agrément du Gouvernement, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la Convention-loi des 21 juillet et 25 août 1883, ont livré ces trois lignes à l'État.

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1892, à fr. 41,838,104 43

L'État a payé, en outre, pour primes de rails :

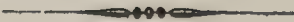
En 1889, 1890 et 1891 fr. 51,599 49
En 1892 25,945 »

Total. . . fr.

 57,342 49

Ensemble. . fr.

 41,893,446 92



2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE
DES CHARGES FINANCIÈRES.

Le réseau des chemins de fer exploités par l'État belge a une étendue de 5,249 kilomètres, y compris 525 kilomètres de lignes concédées pour une durée limitée (litt. *B*, annexe XIV) et exploitées par l'État moyennant part de recette ou redevance aux compagnies concessionnaires.

Les capitaux engagés s'élevaient, fin 1892, à la somme totale de fr. 1,370,184,584-61 (annexes I, XIII et XXVIII).

Ce capital se décompose comme suit :

A. Les 1,469 kilomètres construits pour compte de l'État, ainsi que leur parachèvement ont coûté ⁽¹⁾ fr.	568,800,236 94
B. Le rachat de 1,445 kilomètres de lignes, y compris les travaux de parachèvement, les installations complémentaires et les deuxièmes voies, représente un capital de ⁽²⁾	489,661,149 06
C. Le parachèvement des 525 kilomètres concédés à des compagnies, mais exploités par l'État moyennant part de recettes ou loyer, a entraîné à une dépense de	8,465,552 41
D. L'achat de matériel de traction et de transport des lignes en général, a nécessité une dépense de fr. 217,974,502 45	285,045,890 69
E. Et le rachat du matériel aux Sociétés dont les lignes ont été reprises, représente un capital de ⁽²⁾ . 67,071,588 24	
Ce qui, y compris les intérêts intercalaires pendant la durée des travaux, soit	18,215,755 51
fait ressortir le capital appliqué, au montant total de (annexes XIII et XXVIII). fr.	1,370,184,584 61

⁽¹⁾ Déduction faite de fr. 4,175,201-16, voir p. 4.
⁽²⁾ Partie rachetée comptant et partie moyennant annuités.

D'autre part . . . fr. 1,570,184,584 61

Mais si l'on considère que les chemins de fer n'ont à faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement qu'au moyen des produits réalisés par les lignes, successivement livrées à l'exploitation, *il faut déduire du total précité* :

1° Les sommes liquidées pour travaux en <i>cours d'exécution</i> , y compris les intérêts intercalaires, soit (annexe II) fr.	5,549,891 55	} 11,184,998 42
2° Le capital sorti de l'actif, à titre d'amortissement indirect (<i>voir</i> annexe II)	5,855,107 09	

Dans ces conditions le **capital utile**, grevant les comptes de l'exercice 1892, s'élève à fr. 1,558,999,586 19

Ce capital qui sert de base au calcul des intérêts et de l'amortissement, se justifie comme suit :

Les *lignes en exploitation* au 31 décembre 1891 sont représentées par un capital de : (p. 4 du compte rendu de 1891) fr. 1,541,245,045 04
 déduction faite d'une indemnité judiciaire de fr. 4,175,201-16, prise en charge par le Département des Finances, et payée à la Société de construction de chemins de fer, en raison de lignes qui lui avaient été concédées et que l'État a distraites de l'entreprise.

A. En 1892, il a été effectué des travaux de parachèvement à concurrence de fr.	11,925,510 51	} 17,557,185 25
y compris le raccordement de Groenendael-station à Groenendael-hyppodrome ⁽¹⁾ .		

B. Les sommes appliquées à l'extension du matériel de transport, se sont élevées à.	5,611,674 72	} 255,569 88
Les intérêts intercalaires du chef des dépenses de parachèvement (§ A), se chiffrent au montant de fr.		

Ensemble. . . . fr. 1,559,057,798 15

Si l'on en déduit les *sommes* représentant les immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit (p. 49) 58,211 96

L'on obtient une somme égale au **capital utile** comme ci-dessus 1,558,999,586 19

Quant à la dépense totale de **premier établissement**, c'est-à-dire *y compris les lignes en voie d'exécution*, elle s'élevait au 31 décembre 1891 à 1,550,965,105 82
 déduction faite de l'indemnité précitée de fr. 4,175,201-16.

(1) Il n'a rien été payé, en 1892, sur le prix de la section de Dinant à Anhée (jonction), construite par le Nord-Belge et livrée, en 1892, au service commun des deux administrations.

D'autre part. . . . fr. 1,550,965,105 82

Pour l'année 1892, il faut y ajouter :

1 ^o Les dépenses appliquées à des travaux de parachèvement et à l'extension du matériel (<i>voir</i>		
p. 4)	fr. 17,557,185 25	} 18,922,549 91
2 ^o Les sommes liquidées pour les		
lignes en construction.	1,585,564 68	
3 ^o Les intérêts intercalaires pour l'exercice en cours . .		298,930 88
Soit capital appliqué (<i>voir</i> pages 5 et 7) . . fr.	1,570,184,584 61	

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION. — RESSOURCES ET CHARGES.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, comprend : d'une part, les recettes encaissées du chef des transports de toute nature ainsi que les produits indirects; d'autre part, les dépenses imputées sur le budget, pour l'exploitation du réseau. Ce compte accuse les résultats suivants :

Recette brute de 1892 (<i>Moniteur</i> du 17 juin 1893) fr.	140,564,204 01	
Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des produits bruts	4,495,228 91	} 5,122,531 04
Créance irrécouvrable ⁽¹⁾	627,102 15	
Reste pour les lignes de l'État (annexe IX)	155,441,872 97	
Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.) (annexe X) . . .	88,047 55	
Recette totale du Trésor fr.	155,529,920 52	
L'année précédente, le Trésor a perçu (annexe VIII) . .	158,162,887 91	
Soit en moins en 1892 fr.	2,632,967 59	
Dépenses d'exploitation de 1892, arrêtées approximativement (annexe VIII). fr.	82,655,967 »	
Dépenses arrêtées définitivement pour 1891 (annexe VIII).	84,224,514 76	
<i>Diminution</i> en 1892 fr.	1,588,547 76	
Les recettes ayant donné une diminution de. . . . fr.	2,632,967 59	
Il en résulte que les ressources, pour le service des capitaux, en 1892, ont été <i>inférieures</i> , à celles de 1891, de . fr.	1,044,419 85	
Pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement , les comptes accusent les ressources suivantes :		
Recette nette (annexe III) fr.	57,589,182 25	
Intérêt en compte courant, proportionnellement au temps :		
a) de la recette nette	1,004,510 69	
b) du solde actif rectifié fin 1891, fr. 157,409,422 54		
(annexe IV).	5,509,529 79	
Ressources totales. . . fr.	63,902,822 71	

⁽¹⁾ Voir le texte explicatif au débit du tableau III.

Les ressources et les charges de 1892 se résument comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi, les res- sources totales s'élèvent à fr.	57,589,182 25	6,515,640 48	65,902,822 71
Les charges des capitaux atteignant (annexe IV)	54,521,626 85	65,595 75	54,585,022 58
Si l'on ajoute à l'excédent de l'année fr. ⁽¹⁾ 5,067,555 40	5,067,555 40	6,450,244 75	9,517,800 15
le solde, de l'origine à fin 1891, soit . .	57,682,508 97	119,727,115 57	157,409,422 54
on obtient un bénéfice de (annexe VII). fr.	40,749,864 57	126,177,558 50	166,927,222 67
qui se dégage aussi du compte profits et pertes (annexe IV), dont l'actif s'élève à fr.			221,512,245 25
et le passif (54,521,626-85 + 65,595-75) à			54,585,022 58
			Différence conforme. . . . fr. 166,927,222 67

§ 5. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — (à l'exclusion de celui corres-
pondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II).

Coût des lignes de l'État, exploitées. . . . fr.	1,558,999,586 19	}	1,570,184,584 61		
— — en voie de construction	5,549,891 55				
Aliénations d'immeubles, etc. (annexe II)	5,855,107 09				
b) <i>Dépenses liquidées de 1846 à 1886, sur les budgets annuels de l'exploitation, pour travaux de premier établissement</i> (annexe VI). fr.					
	11,090,458 79	}	169,124,952 64		
c) <i>Approvisionnements en dépôt</i> (annexe XXII) :					
Au 31 décembre 1891. fr.	25,828,772 96			}	24,990,429 27
Augmentation en 1892 de.	1,161,656 51				
par suite de variations dans les quantités et les prix.					
d) <i>Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitat^{on}</i> (ann. VII):		}	107,719,565 20		
Au 31 décembre 1891. fr.	24,520,590 69			}	25,524,701 58
Pour l'exercice 1892 (2) .	1,004,510 69				
e) <i>Intérêts des soldes accumulés, toutes charges réglées</i> (annexe VII) :		}			
Au 31 décembre 1891. fr.	102,210,055 41			}	107,719,565 20
Pour l'exercice 1892 (2) .	5,509,529 79				
A reporter. fr.			1,559,509,517 25		

⁽¹⁾ Pour les soldes annuels antérieurs, voir les annexes V et VII.

⁽²⁾ Voir annexe IV.

Report. 1,559,509,517 25

f) Recettes de l'exploitation (non compris les produits indirects) :

Au 31 déc. 1891. fr. ⁽¹⁾ 5,025,201,854 88	}	5,165,158,956 76
Pour l'exercice 1892. ⁽¹⁾ 159,957,101 88		

g) Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :

Au 31 déc. 1891. fr. ⁽²⁾ 4,788,062 57	}	4,876,109 72
Pour l'exercice 1892. ⁽²⁾ 88,047 55		

3,170,015,046 48

Total de l'actif (annexe I). 4,709,524,565 75

Passif. *Amortissement des capitaux* engagés pour le premier établissement du chemin de fer :

Au 31 décembre 1891. fr. 62,871,558 86	}	67,255,924 29
Pour l'exercice 1892 :		

a) Capitaux unifiés fin 1886 ⁽³⁾ 4,192,941 08	}	67,255,924 29
b) — dépensés depuis ⁽⁴⁾ 191,644 55		

Capital restant à amortir 1,291,745,661 90

Capital des lignes exploitées, base des charges. . . fr. 1,558,999,586 19

Capitaux engagés dans les travaux en cours. 5,549,891 55

Amortissement indirect (voir annexe II) 5,855,107 09

Montant égal au capital de premier établissement . . fr. 1,570,184,584 61

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux (annexe VII) :

Au 31 décembre 1891. fr. 1,059,761,790 10	}	1,089,088,188 02
Pour l'exercice 1892 :		

Capitaux unifiés fin 1886. ⁽³⁾ 46,067,565 26	}	1,089,088,188 02
— dépensés depuis. ⁽⁴⁾ 5,258,852 66		

Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :

Au 31 décembre 1891. fr. 164,426,042 55	}	168,921,271 46
Pour l'exercice 1892 ⁽⁴⁾ . 4,495,228 91		

Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :

Au 31 décembre 1891. fr. 9,646,558 85	}	10,146,558 85
Pour l'exercice 1892 ⁽⁴⁾ . 500,000 »		

Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 ⁽⁵⁾ 1,639,518 57

A reporter. fr. 2,659,980,101 49

⁽¹⁾ Voir annexe IX.
⁽²⁾ — annexe X.
⁽³⁾ — annexe VIII du Compte rendu de 1887.
⁽⁴⁾ — annexe IV.
⁽⁵⁾ — note ⁽¹⁾, page 12 du Compte rendu de 1889.

Report. 2,659,980,101 49

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails ⁽¹⁾ :

Au 31 décembre 1891. fr.	445,125 87		
Pour l'exercice 1892 . .	17,500 »		460,625 87

Intérêts en compte courant au profit du Trésor ⁽¹⁾ :

a) Pour liquidations de parts de recettes :			
Au 31 décembre 1891 . fr.	1,789,581 10		
Pour l'exercice 1892. . .	45,895 75		6,406,080 41
b) Pour soldes passifs accumulés de 1859 à 1858 . . .			4,570,805 56

6,866,706 28

Dépenses d'exploitation ⁽²⁾ :

Depuis l'origine jusque fin 1891. . . . fr.	1,776,855,698 25		
Pour l'exercice 1892	82,655,967 »		1,859,469,665 25

Total du passif (annexe I). . . fr. 4,506,516,475 »

Balance :

1° *Prélèvement* fait sur les budgets de l'exploitation :

a) Travaux de premier établissement, 1846-1886 (<i>voir</i> à l'actif). . fr. ⁽²⁾	11,090,438 79		
b) Renouvellement des approvisionnements ⁽³⁾	24,990,429 27		203,008,090 75

2° *Soldes actifs* accumulés (annexe VII) :

Au 31 décembre 1891. fr.	157,409,422 54		
Pour l'exercice 1892 . .	9,517,800 15		166,927,222 67

Total égal à l'actif. . . fr. 4,709,524,565 75

En ajoutant à la somme de fr. 203,008,090-75 figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 67,255,924-29 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 270,264,015-02.

Pour faire ressortir le *réel bénéfice* propre à l'exploitation, il faut faire abstraction de certains intérêts qui ne sont renseignés, en compte courant avec le banquier ⁽⁴⁾, que dans l'unique but de placer le chemin de fer de l'État dans la même situation qu'une exploitation concédée, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau.

⁽¹⁾ Voir annexe VII.

⁽²⁾ — annexe VI.

⁽³⁾ — annexe XXII.

⁽⁴⁾ — ces intérêts littéras a de l'annexe V, ou, col. 2, 5, 10, 11, 12 de l'annexe VII. Ils sont exactement représentés 1° par la somme de fr. 126,177,558-50 (page 6) et 2° par la différence entre la somme de fr. 155,944,064-58 (page 6, littéras d, e) et celle ci-dessus de fr. 6,866,706-28.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à ⁽¹⁾. fr. 5,170,015,046 48
les dépenses d'exploitation, à ⁽¹⁾ . . . fr. 1,859,469,665 25 } 5,129,265,182 11
les charges financières à (*voir* actif) . . . 1,269,795,516 88 }
et que l'encaisse de l'exploitation se réduit à (annexe IV). fr. 40,749,864 37

Il faut y ajouter :

A. Les dépenses prélevées sur le budget de l'exploitation :
1° Pour renouvellement des approvisionnements (annexe XXII) . fr. 24,990,429 27
2° Pour travaux secondaires de premier établissement (annexe VI) . 11,090,458 79
B. Pour amortissement de capitaux (annexe VII) . . . 67,255,924 29

Le *bénéfice réel de l'exploitation* ne doit donc être estimé qu'à fr. 144,086,656 72

Et dans l'hypothèse où l'on tiendrait compte :

1° des crédits spéciaux (annexe XXVII du Compte rendu de 1890 et page 9 de 1891), affectés à la reconstitution du stock des approvisionnements budgétaires, sur lequel des prélèvements avaient dû être opérés, pour remettre en état de service le matériel de traction et de transport, racheté à des Sociétés ayant cédé leurs lignes à l'État, soit. fr. 7,656,447 29
2° du prélèvement fait sur fonds d'acquisition du matériel roulant (loi du 24 mai 1892) pour pièces de rechange appropriées aux locomotives, etc. . . . 50,160 » } 7,706,607 29
Le bénéfice total se réduirait à. fr. 156,580,049 45

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Si l'on veut se rendre compte du *revenu des capitaux engagés* dans les chemins de fer de l'État, il faut déduire des ressources totales, soit (page 5). fr. 65,902,822 71
les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir (annexe IV) :

1° Les parts des recettes à servir aux Sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 4,495,228 91
2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale 500,000 » } 5,058,124 66
3° Les intérêts relatifs à ces deux avances . . . 45,895 75
4° Les intérêts de l'avance pour rails 17,500 » }
Les **ressources nettes** s'élèvent donc à fr. 58,844,698 05

(1) Voir annexes VI, VII, IX et X.

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,550,141,420-60 (capital dépensé fin 1891 : fr. 1,541,245,045-04, augmenté de la moitié du capital dépensé en 1892 : fr. 8,896,577-56), les ressources nettes représentent un revenu de 4,558 p. %.

En 1891, le **revenu** a été de 4.451 p. % ⁽¹⁾.

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1892, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation ⁽²⁾ (annexe IX)	. . fr.	159,957,101 88
Produits divers (annexe X).		88,047 55
Ensemble	fr.	140,025,149 25
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	 fr.	82,655,967 »

Le coefficient pour 1892 est donc de 59,02 p. % ; il était en 1891 de 58,97 p. %. Pour les années antérieures, *voir* annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices comparés de 1892 et 1891 :

		1892.	1891.
Par kilomètre exploité ⁽³⁾ .	{ Recettes brutes fr.	45,516 47	44,070 »
	{ Dépenses d'exploitation . .	25,449 28	26,064 »
	{ Ressources de l'année ⁽⁴⁾ . .	19,877 64	19,903 »
	{ Charges financières. . . .	16,748 87	16,640 »
Par train-kilo- mètre.	{ Recettes brutes	Fr. 3.5206	Fr. 3.5838
	{ Dépenses d'exploitation . .	2.0684	2.1196
	{ Ressources de l'année ⁽⁴⁾ . .	1.6156	1.6185
	{ Charges financières. . . .	1.3613	1.3532

(1) Pour le revenu depuis 1855, *voir* annexe VI du Compte rendu de 1885.

(2) Déduction faite de fr. 627,102-15 représentant une créance irrécouvrable. *Voir* le texte explicatif au débit du tableau III.

(3) Non compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 17.

(4) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris au final de la page 5 et sous les litteras a, annexe V.

		1892.	1891.
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	5.2732	5.3223
	Dépenses d'exploitation . . .	1.9231	1.9649
	Ressources de l'année ⁽¹⁾ . . .	1.5021	1.5004
	Charges financières	1.2656	1.2545
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0.3087	0.3135
	Dépenses d'exploitation . . .	0.1814	0.1854
	Ressources de l'année ⁽¹⁾ . . .	0.1417	0.1416
	Charges financières.	0.1194	0.1184

L'ensemble des produits de l'exploitation, groupés par nature de trains, est le suivant.

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1892.	1891.
Voyageurs de toutes catégories . . fr.	46,545,225 46	46,099,527 15
Tickets d'entrée dans les stations . .	155,546 10	155,870 60
Bagages	1,239,651 41	1,108,954 92
Colis journaux	57,977 50	45,064 »
Colis par expès (services intérieur et mixtes).	1,184,979 17	1,149,577 76
Petits paquets (services internationaux).	2,075,154 51	2,050,088 78
Finances	252,984 56	234,978 75
Équipages	66,150 47	57,994 46
Chevaux	177,646 98	178,744 98
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) ⁽²⁾	442,850 90	448,041 57
Totaux. . . fr.	<u>51,976,126 66</u>	<u>51,506,622 95</u>

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) . fr.	6,188,880 »	6,002,941 85
Grosses marchandises.	78,290,858 »	80,975,111 59
Chevaux et bestiaux	1,224,460 21	1,252,028 55
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccords, etc.) ⁽³⁾	2,885,879 14	3,019,506 59
Totaux. . . fr.	<u>88,588,077 55</u>	<u>91,229,588 58</u>
Ensemble sans distinction de trains, fr.	140,564,204 01	142,756,211 53

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

⁽¹⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant repris au final de la page 5, et sous les litteras a, annexe V.

⁽²⁾ Voir détails p. 48.

⁽³⁾ Voir détails p. 49.

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition y relative des produits indiqués ci-dessus, donnent les résultats ci-après :

Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . km.	1892. 25,099,048	1891. 22,929,544
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	16,852,717	16,919,999
Parcours kilomé- triques des véhi- cules chargés ⁽²⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . km.	169,042,715	167,267,274
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	286,577,911	288,540,074
Produit par train- kilomètre	{	de voyageurs. . . . fr.	2.2501	2.2463
		de marchandises . . .	5.2567	5.3918
Produit par véhi- cule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . . fr.	0.3075	0.3079
		de marchandises . . .	0.3011	0.3164

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

Nombre moyen de voitures et wa- gons chargés par ⁽⁴⁾	{	trains de voyageurs . . .	1892. 7.51	1891. 7.43
		— de marchandises. .	17.46	17.02

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1892.	1891.
Fonctionnaires et employés.		6,482	6,487
Agréés.		1,455	1,428
Ouvriers {	permanents	54,146	54,185
	en régie	818	792
Total. . .		42,881	42,892

(1) Non compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 54).

(2) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État (voir page 52 et annexe XX).

(3) Pour les années antérieures, voir annexe XII du compte rendu de 1888.

(4) Voir détails page 55.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institutions.

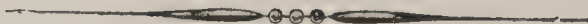
	1892.	1891.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,177,925 25	2,164,581 84
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	1,844,201 09	1,808,472 25
D'où un excédent de ressources de fr.	353,722 16	355,909 61
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	11,400,214 62	11,044,505 01
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	11,753,956 78	11,400,214 62

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1892.	1891.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. fr.	8,759,792 29	8,219,851 51
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de . .	74,172 89	74,487 57
Capital engagé fr.	8,813,965 18	8,294,518 68
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 55,600 affiliés et à leurs ayants droit, de . . .	2,919,971 60	5,105,895 94
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	11,753,956 78	11,400,214 62

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1892	1891	1892	1891
Termes de pensions.	Ouvriers	772	742	351,423 49	343,164 71
	Veuves.	1,804	1,719	535,195 89	507,005 05
	Orphelins.	124	116	17,877 35	16,309 85
	Ascendants.	33	36	2,753 »	3,145 »
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	50	34	8,441 77	3,910 99
	Veuves.	341	320	46,019 94	47,677 22
	Orphelins.	34	18	2,689 53	1,325 45
Secours temporaires aux ouvriers		14,309	15,038	491,833 26	509,884 41
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc..				369,332 82	354,825 39
Frais de funérailles				15,180 »	15,338 40
Bonifications d'intérêts et frais généraux				3,454 04	5,885 76
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 13. fr.				1,844,201 09	1,808,472 23



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1892.

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	655,506	448,772	774,278
{ à forfait pour compte de l'État.	45,420	679,626	694,746
Lignes rachetées par l'État.	496,999	945,651	4,442,650
Longueur du réseau de l'État	4,467,625	4,744,049	2,914,674
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer	457,774	465,634	323,408
Sections appartenant à des compagnies et exploitées en commun avec l'État	2,282	44,855	44,437
Longueur totale exploitée (voir annexe XIV) (1)	4,327,684	4,924,538	3,249,219

dont 142,502 mètres affectés au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne, on arrive à un développement, en voies simples, de 4,576^{km},900
soit avec les voies d'évitement et de manœuvre 1,986 507
une étendue totale, en voies simples, de 6,565^{km},407

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des voies principales se subdivise comme suit :

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 4^m,50.

			Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,210,864	48.50	
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	855,249	18.25
			10 — 15 — —	457,426	9.99
			15 — 20 — —	276,917	6.05
			20 — 50 — —	55,977	0.79
	au-dessus de 50 millimètres par mètres		845	0.02	
Paliers			759,625	16.60	
			4,576,899	100. »	
Alignements droits			2,994,504	65.45	
Courbes à rayon . .	{	de 200 mètres et moins	19,568	0.42	
		{	200 à 500 mètres.	58,910	1.29
			500 à 500 —	525,875	7.07
			500 à 700 —	169,812	3.71
			700 mètres	1,010,450	22.08
			4,576,899	100. »	

(Voir annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1892.

La longueur du réseau, fin 1891, était (annexe XIV) de . . . 5,240^{km},652
Il a été livré à l'exploitation :

le 1^{er} mai, la section d'Anhée-jonction à Dinant . . . 4^{km},969
le 5 juillet, le raccordement de Groenendael-Station à
Groenendael-Hippodrome 0^{km},976
Ensemble. 5^{km},945

A ajouter, par suite de modification au tracé de
certaines lignes et de rectifications de mesurages . . . 2^{km},622
8^{km},567

Longueur effective (voir p. 15) 5,249^{km},219

Les 5^{km},945 livrés en 1892 n'ayant été exploités qu'une partie
de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. 2^{km},154

La longueur moyenne des lignes *exploitées* par l'État est donc
de 5,247^{km},085
Elle a été, en 1891, de 5,240 ,652
Différence en plus, en 1892. 6^{km},455

D'autre part. . . 3,247^{km},085

En outre, des trains de l'État transitent par des lignes concédées :

De Deynze à Thielt, sur un parcours de . . . 14 ^{km} ,677	}	28 ,750
et d'Ypres à Comines, — . . . 13 ,073		
Ils empruntent aussi une bifurcation du Nord-Belge, à Frameries sur une étendue de . . . 1 ,000		
Ensemble. . .		3,275 ^{km} ,835

§ 3. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs kilométriques ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. . .	153,945	106,703	52	66	1	14	12
Liège	110,083	114,522	30	87	4	11	20
Gand , ...	192,598	78,529	24	95	»	13	20
Tournai.	102,712	82,393	24	77	»	8	23
Mons	50,023	59,180	31	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,382	59	74	1	7	28
Binche	42,530	19,013	22	36	»	4	9
Namur	119,179	44,599	24	56	»	12	7
Arlon.	125,467	69,668	14	53	4	8	10
Anvers	69,300	»	30	48	»	3	17
	1,090,878	626,791	290	630	10	86	134

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1892, il existait 5,085 passages à niveau subdivisés comme suit :

A. — Traverses munies de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un agent à poste fixe . . . 2,722 par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc. . . 116	2,838
B. — Traverses munies de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	d'un poste voisin 616 d'une cabine Saxby. 125	741
C. — Traverses non surveillées		1,506
	Chiffre égal. . .	5,025

Les 2,722 traverses dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe occupent 1,817 hommes et 1,801 femmes.

Ces traverses sont gardées comme suit :

86 pendant	12 heures.	542 pendant	17 heures.
82 —	15 —	252 —	18 —
252 —	14 —	178 —	19 —
262 —	15 —	149 —	20 —
554 —	16 —	681 —	24 —

La surveillance de ces passages à niveau coûte, en salaires et quarts supplé-
mentaires fr. 2,228,998 61

Et en indemnités d'huile 84,492 25

Ensemble. . fr. 2,513,490 84

dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes . fr. 49,584 »

La dépense occasionnée par les 2,722 passages en question,

est donc de fr. 2,264,106 84

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions princi-
pales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde tranchée, etc.*, et
qui participent au gardiennage de 116 barrières de la catégorie A.

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de
l'année 1892, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1892.	745	57	800
Livrés à l'exploitation pendant l'année	24	2	26
Ensemble.	767	59	826
Supprimés pendant l'année	9	2	11
Situation au 31 décembre 1892.	758	57	815

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1892 et 1891, se présente comme suit :

	En 1892	En 1891
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	59	57
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des Compagnies	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	57	54

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1891, était de .	Stations	604	} 908
	Bureaux de ville ⁽¹⁾	18	
	Haltes	96	
	Points d'arrêt	190	
Il a été créé en 1892, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽²⁾ .	Station	»	} 8
	Haltes	2	
	Points d'arrêt	6	
Ensemble.		916	

Les points d'arrêt de Marenne et de Houdemont ont été transformés en haltes.
Le bureau de Mons-Central, qui constituait une dépendance de la station de Mons, a été érigé en bureau indépendant.

Pendant l'année 1892, la station de Dinant est devenue commune à l'État et à la Compagnie du chemin de fer Nord-Belge.

Le nombre de stations communes non gérées par l'État, qui était de 57 en 1891, a donc été de 58 en 1892. — Les stations communes gérées par l'État sont au nombre de 55, comme en 1891.

§ 8. RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en fer et en acier, existant dans les voies, était de :

En 1892.		En 1891.	
VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer	1,141,155	1,848,755	1,512,579
Ensemble.	2,989,868	5,195,696	
Rails en acier. . . Vignole de 52 kilog. — de 58 — Hilff de 29 kilog Vignole type Est de 55 kilog. . . — Deserres et Battig de 18½ k. — de 52 kilog. — de 7 — à B. I. de 57 — à B. S. de 28 — Type vicinal 21 kilog. — 50 —	1,262,078	4,491	981,521
	6,602,256	1,585,322	6,718,144
	955	227,551	2,754
	24,192	20,019	24,616
	»	696	»
	6,104	»	6,104
	»	7,250	»
	»	11	»
	»	176	»
	»	857	»
	»	25	»
Total par espèce de voie.	7,895,585	1,844,556	7,752,919
Ensemble.	9,759,919	9,506,185	
		9,056,716	5,695,071
TOTAL GÉNÉRAL		12,729,787	12,701,879

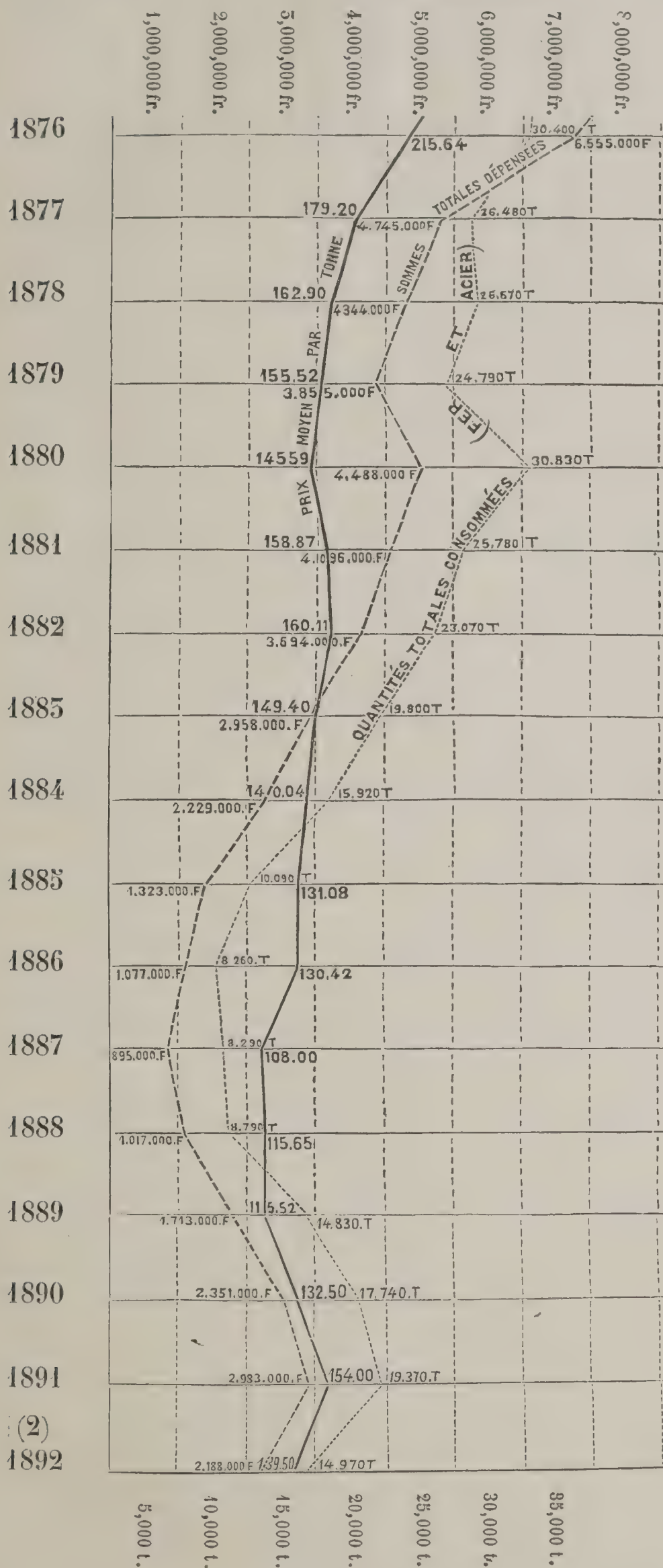
(¹) Dont un à Douvres.
(²) *Haltes* : Angleur (raccordements), Groenendael (hippodrome). — *Points d'arrêt* : La Hage, Villeroux, Neufmaison, Bourmenville, Ourt et Mirwart.

Les 7,893,585 mètres de rails d'*acier* représentent 87.57 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,844,536 mètres de voies accessoires en rails d'*acier*, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 76.51 p. %.

Les rails d'*acier utilisés* en 1892 ont une valeur moyenne de fr. 159-50 par tonne ; ceux *utilisés* en 1891 revenaient à 154 francs, soit une diminution de 9.42 p. %.

Le diagramme ci-après figure la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées (fer et acier) (Échelle 0.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées (—) ———— (— 0.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne (—) ————— (— 0.002 par 10 francs) (1).



(1) D'après les marchés de l'année antérieure.

Pour les années antérieures à 1876, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

(2) Le rapport entre la longueur en mètres courants des rails d'acier et celle de la totalité des rails en service (en fer et en acier réunis), est indiqué page 20 du présent compte rendu.

Il a été conclu en 1892, pour l'entretien et les renouvellements de 1895, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 151 la tonne. Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital.

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

Le nombre des billes en bois et des traverses métalliques, placées dans les voies, est le suivant :

		En 1892.	En 1891.	
Billes en chêne	{	Voies principales. ⁽¹⁾	5,521,888 ⁽²⁾ 5,294,667	
		— accessoires.	1,455,694 1,599,676	
	Total . . .	6,755,582 6,694,545		
Billes en sapin.	{	Voies principales.	149,164 154,668	
		— accessoires.	501,570 508,652	
	Total . . .	450,554 465,500		
Billes en chêne et en sapin réunies	{	Voies principales.	5,471,052 5,449,555	
		— accessoires.	1,755,064 1,708,508	
	Total général. . .	7,206,116 7,157,645		
Traverses métalliques.	de 2 ^m ,50 . . .	{	Voies principales.	1,957 1,957
			— accessoires.	2,859 2,859
		Total. . .	4,796 4,796	
	de 2 ^m ,40 . . .	{	Voies principales.	58,451 61,546
			— accessoires.	55,245 56,021
		Total. . .	115,694 117,567	
	de 2 ^m ,50 A et B.	{	Voies principales.	69,920 67,978
			— accessoires.	685 677
		Total. . .	70,605 68,655	
	de 2 ^m ,60 (Hilff.)	{	Voies principales.	50 112
			— accessoires.	11,658 11,862
		Total. . .	11,708 11,974	
	Ensemble. . .	{	Voies principales.	150,578 151,595
			— accessoires.	70,425 71,599
		Total général . . .	200,801 202,792	
Billes en chêne et en sapin		7,206,116	7,157,645	
Traverses métalliques		200,801	202,792	
Ensemble. . .		7,406,917	7,560,455	

(¹) Dont 947,725 billes en chêne de dimensions renforcées.
 (²) — 721,671 — — — — —

Les billes en chêne préparées représentent 91.78 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

La valeur moyenne des billes *utilisées* dans l'année a été :

		Chêne.		Sapin.	
		En 1892.	En 1891.	En 1892.	En 1891.
Billes ordinaires ⁽¹⁾ .	Prix moyen d'achat . . . fr.	5.75	5.75	2.06	2.06
	Créosotage.	0.51	0.51	1.55	1.55
	Valeur totale. . fr.	4.24	4.24	3.59	3.59
Billes fortes ⁽²⁾ . .	Prix moyen d'achat . . . fr.	4.875	5.50	»	»
	Créosotage.	0.58	0.59	»	»
	Valeur totale. . fr.	5.455	6.09	»	»

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1892 pour les besoins de 1895, ont coûté de fr. 4-87 à 5-19.

Il a été acheté, en outre, pour servir à des essais, 1,000 billes en hêtre de 2^m,60 sur 0^m,50 et 0^m,15, au prix moyen de fr. 5-50 la pièce.

En 1891, il avait été acheté, dans le même but, 17,000 billes de même essence au prix uniforme de fr. 5-70, dont 11,000 de l'équarissage 0^m,50 × 0^m,15 et 6,000 de l'équarissage 0^m,50 × 0.15 ou 0^m,28 × 0,14.

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1892.

Il existait au 31 décembre 1892 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à 10,550,113 francs dont détail au tableau qui suit :

(¹) Billes de 0^m,26 de largeur sur 0^m,15 de hauteur.

(²) — 0^m,28 — — 0^m,14 —

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier	1,239,302 »	1,165,290 »	150,030 »	2,554,622 »
{ en fer	48,517 »	656,459 »	740,321 »	1,415,297 »
Billes en bois	1,519,223 »	654,861 »	199,362 »	2,373,446 »
Traverses métalliques	3,633 »	200,967 »	21,860 »	226,460 »
Bois spéciaux.	374,036 »	84,108 »	15,612 »	473,756 »
Voies système { Rails	»	49,560 »	1,602 »	51,162 »
Hilff. { Longrines.	»	11,588 »	7,875 »	19,463 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte.	411,226 »	220,798 »	24,218 »	656,242 »
Excentriques.	284,341 »	172,746 »	9,284 »	466,371 »
Plaques tournantes	154,242 »	67,532 »	6,820 »	228,594 »
Ponts à peser.	123,372 »	20,012 »	8,378 »	151,762 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement.	696,522 »	350,553 »	155,859 »	1,202,934 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	182,336 »	81,927 »	8,857 »	273,120 »
Objets divers.	792,633 »	211,787 »	95,614 »	1,100,034 »
En dépôt, fin 1892. fr.	5,799,383 »	3,948,188 »	1,445,692 »	11,193,263 »
Vendus { restant à livrer fr.	»	»	843,150 »	843,150 »
{ livrés (p ^r mém.) 200,544 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1892. fr.	5,799,383 »	3,948,188 »	602,542 »	10,350,113 »

La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 1,866,709 fr. dont les 14/52, soit 502,575 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

L'actif réel fin 1892 du budget ordinaire doit donc être ramené à fr. 9,847,558 (10,350,113 — 502,575).

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — De nouveaux appareils d'enclanchement Saxby et Farmer ont été posés, notamment à Ath, en vue d'augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations.

La dépense résultant de l'installation d'appareils et des améliorations apportées aux installations existantes s'est élevée à 99,100 francs. — Des appareils Flamache ont été établis sur la ligne d'Angleur à Esneux et ont donné lieu à une dépense de 25,075 francs.

Pour la régularité de la marche des trains sur la ligne à circulation rapide de Bruxelles à Sterpenich, les appareils du block-system ont été dédoublés. La dépense effectuée de ce chef a été de 42,150 francs, en 1892. Elle s'était élevée 59,270 francs en 1891.

Route. — De nouvelles suppressions de passages à niveau ont nécessité des travaux à concurrence de 64,260 francs.

Ouvrages d'art. — Des améliorations effectuées à des ouvrages d'art ont coûté 128,485 francs. Ces améliorations consistent, notamment, dans le remplacement des tabliers en fonte par des tabliers en fer et dans la consolidation de viaducs et de tunnels.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits, ou sont en construction, dans les stations de : Wynendaele, Harlebeke, Froyennes, Jabbeke, Moere, Turnhout et Audenarde. Ces travaux ont donné lieu à une dépense de 556,955 francs.

La construction d'une maison d'habitation pour le chef de station d'Oudembourg a été adjugée, en 1892, pour la somme de 17,800 francs.

Il a été consacré une somme de 585,455 francs à l'exécution de travaux d'agrandissement et d'aménagement de bâtiments de recettes existants.

L'Administration a fait construire, par mesure d'hygiène, un nombre considérable de maisonnettes de garde et en a fait agrandir ou améliorer d'autres.

La dépense occasionnée par ces travaux a été de fr. 956,845.

Des hangars à marchandises ont été construits à Turnhout, à Wetteren et à Harlebeke. Dépense fr. 97,203-05.

La construction de la station d'Aeltre, avec magasin à marchandises, réduit, lampisterie, etc. a coûté 12,900 francs.

Une somme de 442,814 francs a été engagée pour la construction et l'aménagement de dortoirs, réfectoires, salles de bains, destinés aux agents des trains.

Stations. — L'administration a reconnu nécessaire d'augmenter les installations, en créant de nouvelles voies et de nouveaux quais de chargement et de déchargement pour faire face à l'extension du trafic dans les stations de Tamines, Esneux, Mignault, Verviers-Est, Moustier-sur-Sambre, Groenendael, Fouches, Tilff, Marbehan, Warenme, Courtrai, Jemelle, Ressaix, Ruysbroeck, Barse, Malines, Carnières, etc., etc.

Une somme de 589,980 francs a été consacrée à l'aménagement des stations susdites.

Des travaux destinés à améliorer l'alimentation d'eau ont été exécutés ou sont en cours d'exécution dans les stations de : Arlon, Saint-Ghislain, Namur, Anvers, Braine-le-Comte, Cortemarck, Florenville, Jemelle et Manage. — Dépense : 268,400 francs.

L'Administration poursuit la réalisation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers. Une somme de 1,529,480 francs a été dépensée dans ce but en 1892.

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, installations de machines-outils, d'engins de traction et d'éclairage électrique, ont en outre été exécutés.

Exploitation. — Il existait au 31 décembre 1892, répartis sur divers points du réseau, soixante ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1892 des recettes s'élevant à fr. 15,512-75.

Il n'a pas été conclu de marché pour la fourniture de ponts de l'espèce, pendant l'exercice.



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1892 comprend respectivement (annexes XV et XVI):

				En 1882.	En 1891.	
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	580	564	
			à marchandises	728	752	
			de gare	284	286	
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	27	46	
			à marchandises	520	520	
	Total. . .			1,959	1,918	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46	
			tenders pour fortes rampes. .	52	52	
		Voitures à vapeur.		54	54	
			Total. . .			152
Ensemble ⁽¹⁾ ⁽³⁾ . . .			2,091	2,070		
Tenders ⁽¹⁾ ⁽³⁾			1,287	1,268		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures . .	1 ^{re} classe ⁽²⁾	455	452	
			2 ^e —	452	452	
			5 ^e —	1,556	1,461	
			mixtes.	418	568	
			fourgons	"	1	
		Fourgons à bagages		577	578	
			Voitures. .	cellulaires	20	20
				funéraires	7	7
		postales		57	57	
		Wagons fermés pour petits colis			556	559
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .			112	115
		Boxes et wagons pour chevaux			145	147
Total ⁽⁴⁾ . . .			4,115	5,995		

⁽¹⁾ Voir annexe n° XV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

⁽²⁾ Y compris 2 voitures pour malades.

⁽³⁾ Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

⁽⁴⁾ Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

			En 1892.	En 1891.	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <i>suite.</i> (¹)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe.	1	4
			2 ^e —	5	5
			5 ^e —	407	407
			mixtes.	268	268
			fourgons	125	124
		Fourgons à bagages indépendants.		17	17
		— — adhérents aux locomotives			
		<i>voir p. 27)</i>		46	46
		Voitures à vapeur.		54	54
		Total. . .		925	922
Total pour trains de voyageurs (¹). .			5,058	4,917	

Wagons pour le service commercial.

		Tonnage.			
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (²)	Wagons	Fourgons	1 1/2	757	681
		fermés.	5	214	295
			7 1/2	2	2
			10	6,594	6,568
			5	"	"
		pour bétail et chevaux. . .	5	"	"
		— coton et laine.	10	549	549
		— coke et laine	10	2,612	2,518
		— coke et minerais	10	1,148	1,155
		— charbon	10	26,956	26,650
		plats à 4 roues	5	"	"
			10	2,675	2,685
		— 6 —	15	10	10
		— 8 —	20	768	768
		— 8 —	25	15	5
		— 8 —	50	1	1
Total pour le service commercial (²)			42,281	41,665	

Wagons pour services divers.

Id.	Wagons	à trémies	5	(⁵) "	(⁵) "
		pour transports spéciaux	10	2	2
		— —	55	1	1
		pour embranchements de charbonnages . .	7 1/2 (⁴)	724	754
		dits tapissières	5	68	68
		pour l'entretien de la route.	7 1/2 (⁴)	405	548
		— le transport des plaques tournantes . .	10	8	8
		— — de roues	5	19	21
		— — — — —	10	58	62
		— transport de combustible en paniers .	"	51 (⁵)	(⁵) 51
		— vérification de ponts à peser.	"	15	6
		— bâches à eau	"	6	6
		de secours	"	45	45
		citernes pour pétrole.	"	10	"
		freins pour les plans inclinés	"	54	54
		chasse-neige	"	5	5
Total pour les services divers . .(²).			1,429	1,569	
Ensemble des wagons. . .(²).			45,710	45,252	
Total général des véhicules. . .			48,748	48,149	

Bâches pour couvrir les chargements (²) 14,849 15,559

(¹) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
 (²) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
 (³) Ces véhicules sont compris dans l'effectif des wagons pour le service spécial des charbonnages.
 (⁴) Tonnage moyen.
 (⁵) Ces véhicules étaient précédemment compris dans l'effectif des wagons pour le service spécial des charbonnages.

§ 2. RENOUVELLEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE
TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XVI :

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1891	2,016	4,383	54	4,817	43,232
Faits { Mise hors d'usage.	42	27	»	27	323
accomplis { Reste.	2,004	4,356	54	4,790	42,909
en 1892. { Renouvellement sur le budget	4	42	»	44	722
{ Extension sur fonds spéciaux	32	30	»	434	79
Effectif fin 1892	2,037	4,398	54	4,938	43,710
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,032	4,465	49	4,927	44,665
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	5	»	5	44	»
	»	67	»	»	955

Il reste à fournir au 31 décembre 1892 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement.	49	33	»	64	401
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	40	6	»	25	»
Ensemble. . .	29	39	»	89	401

Le tableau qui précède ayant pour unique base les unités hors d'usage l'on ne peut en inférer, que si le renouvellement n'a pas toujours reproduit, comme nombre, les unités démolies, le budget ordinaire n'ait pas supporté les dépenses qui lui incombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement. Pour apprécier la situation il faut tenir compte, non seulement des dépenses appliquées aux renouvellements, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur crédits budgétaires ; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 447,144 kilog. (annexe XVII), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 95 locomotives, à raison de 4,826 kilog. par unité (annexe XV). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives une plus value de 4,652,575 francs fin 1885. Cette plus value s'élève à 4,176,688 francs fin 1892 (annexe XVIII), non compris une somme de 1,144,270 francs représen-

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

tant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1892.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 10 unités fin 1892 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'avance en renouvellement était de 2,655 places en 1885; la situation, fin 1892, accuse un arriéré de 558 places (voir annexe XVI du Compte rendu de 1890).

Pour les véhicules à marchandises, envisagés par rapport au tonnage de chargement, l'avance était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 19,415 tonnes fin 1892 (voir annexe XVII du Compte rendu de 1890).

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 508 fin 1892. Elle était de 575 fin 1885 (voir annexe XVIII du Compte rendu de 1890).

LA PLUS VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, s'élevant à 2,628,452 francs fin 1885, atteignait 4,261,594 francs fin 1892 (annexe XIX), non compris une somme de 1,515,885 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1892.

Le renouvellement total des locomotives (voir annexe XVIII), des voitures et des wagons (voir annexe XIX), est donc en avance de 8,438,282 francs.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1891, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à. 557

Pendant l'année 1892, il en a été agréé 46

Total au 31 décembre 1892. . . . 585

Ce nombre se décompose comme il suit :

- 279 wagons-citernes;
- 14 wagons spéciaux pour transports de glaces et verreries;
- 89 wagons ordinaires;
- 1 wagon spécial de 50 tonnes pour transport de charbon.

§ 4. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le tableau suivant donne d'une manière détaillée le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	17,010,186	774,740	5,796	531,193	660,689	18,982,604
	— à marchandises. . .	528,244	18,432,065	440,365	1,810,199	3,361,186	24,572,059
	— de gare	42,390	479,627	6,166	218,510	4,045,914	4,792,607
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,978,370	29,184	48	36,456	102,863	2,146,951
	Locomotives-fourgons	1,341,474	11,495	12	56,804	30,259	1,440,044
	Voitures à vapeur	1,092,725	1,942	»	51,720	47,965	1,194,352
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,236,342	11,736	328	75, 864	79,559	1,403,829
Ensemble pour 1892 (1) . . .		23,229,731	19,740,789	452,715	2,780,776	8,328,435	54,532,446
		42,970,520		11,561,926			
Ensemble pour 1891.		22,976,629	20,009,696	412,363	2,802,789	7,906,770	54,108,247
		42,986,325		11,121,922			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État proprement dit		132,594	27,929	»	8,398	1,674	170,595
— — à usage commun.		144,842	93,985	»	5,812	191,324	435,963
Ensemble pour 1892 (2) . . .		277,436	121,914	»	14,210	192,998	606,558
		399,350		207,208			
Ensemble pour 1891.		301,319	125,324	»	15,241	190,975	632,859
		426,643		206,216			

(1) Y compris . .	la double traction	36,407	2,932,692	4,129	»	»	2,973,228
	le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	305,754	332,644	»	6,135	14,279	658,812
	le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	121,374	39,868	»	1,703	36,020	198,965
(2) Y compris la double traction	sur le réseau de l'État proprement dit.	»	293	»	»	»	293
	sur le réseau de l'État à usage commun.	»	1,351	»	»	»	1,351

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER
SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

a) Dans les TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾ (annexe XX).

		En 1892.	En 1891.
Trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs.	154,988,762	152,880,856
	— cellulaires	582,907	406,792
	Wagons à bagages	29,446,025	29,751,162
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . .	4,225,019	4,228,484
	Trucks pour équipa- ges		
	Boxes et wagons di- vers chargés, inscrits en feuille taxée . . .		
Total.		169,042,715	167,267,274
Trains de marchandises.	Voitures à voyageurs.	2,471,867	2,588,566
	— cellulaires	1,404	»
	Wagons à bagages	18,454,655	18,800,666
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . .	265,649,987	267,150,842
	Trucks pour équipa- ges		
	Boxes et wagons di- vers chargés, inscrits en feuille taxée . . .		
Total.		286,577,911	288,540,074
Parcours total du matériel chargé pour le trafic		455,620,624	455,607,548
Parcours du matériel improductif de recettes dans les trains de voyageurs et de marchandises.	Voitures à voyageurs.	4,267,561	4,005,005
	— cellulaires	9,218	7,697
	— poste	2,764,856	2,756,967
	Wagons à bagages	556,772	428,107
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . .	155,958,594	149,690,757
	Trucks pour équipa- ges		
	Boxes et wagons di- vers vides ou char- gés, inscrits en feuille en service		
Wagons traîneaux ou lestés à frein.		1,220,788	941,767
Total.		164,777,769	157,850,500
Ensemble conforme à l'annexe XX.		620,598,595	615,457,648

b) Dans les TRAINS ÉTRANGERS SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Trains de voyageurs.	{ Véhicules de l'État	58,411	48,211
	{ — étrangers	1,568,275	1,540,968
Trains de marchandises.	{ — de l'État	815,025	858,540
	{ — étrangers	2,252,445	2,459,465
Total (annexe XX.		4,674,152	4,706,982

(¹) Y compris les parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État (voir ces parcours annexe XXIII, littera A, du Compte rendu de 1889).

§ 6. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT, DANS LES TRAINS ÉTRANGERS, SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES.

		En 1892.	En 1891.
Véhicules affectés aux	trains de voyageurs.	8,555,765	7,960,600
	— de marchandises	153,855,266	165,001,206 ⁽¹⁾
Total.		162,209,031	170,961,806 ⁽¹⁾

§ 7. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.

En groupant les parcours repris sous le littéra *a* de la page précédente, et détaillés à l'annexe XX, on obtient la composition moyenne des trains de l'État ; savoir :

PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1892.	1891.	1892.	1891.
Voitures à voyageurs		156,719,231	154,265,019	5,008,959	5,009,588
Voitures-poste et cellulaires		5,125,272	5,146,507	55,095	25,149
Wagons à bagages et fourgons		29,462,088	29,754,167	18,995,362	19,225,768
Boxes, Trucks pour équipages et wagons divers.	{ chargés.	4,225,019	4,228,484	278,575,536	270,495,585
	{ vides. .	»	»	145,235,045	146,548,014
Wagons-trainaux		165,572	155,864	1,055,416	787,905
Ensemble (voir annexe XX) .		175,696,982	171,547,841	446,701,411	441,889,807
Parcours des trains de l'État		25,099,048	22,929,544	(¹)17,514,528	(²)17,522,514
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs		5.92	5.86	0.29	0.29
Voitures-poste et cellulaires.		0.14	0.14	»	»
Wagons à bagages et fourgons		1.27	1.50	1.09	1.11
Boxes, Trucks pour équipages et wagons divers	{ chargés.	0.18	0.18	16.08	15.62
	{ vides. .	»	»	8.27	8.45
Wagons-traineaux.		0.01	0.01	0.06	0.05
		7.52	7.49	25.79	25.52

§ 8. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants :

(¹) Chiffres rectifiés.
(²) Y compris les trains pour le service de la route.

		En 1892.	En 1891.
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs {	express	44,754 44,874
		ordinaires et spéciaux . .	551,444 522,951
	mixtes (voyageurs et marchandises) . .		40,577 40,756
	de marchandises		2,855 5,457
	de route		4,605 5,910
	Ensemble		624,015 615,908
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (¹).	Pour le trafic {	Voyageurs { express . .	4,040,554 5,884,062
		ord. et spéc.	15,516,608 15,567,195
		légers (²)	5,741,906 5,678,287
		Marchandises et mixtes .	16,852,717 16,919,999
	Total		59,951,765 59,849,545
	Pour le service de la route		461,811 402,515
	Ensemble (¹)		40,415,576 40,251,858
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic {	Voyageurs	217,612 210,987
		Marchandises	120,517 117,982
	Pour le service de la route		" "
Parcours kilomé- trique total des trains sur le ré- seau de l'État.	Trains de l'État (¹)		40,415,576 40,251,858
	— étrangers		558,129 528,969
	Ensemble		40,751,705 40,580,827
Nombre de trains ayant circulé sur le réseau de l'État à la distance entière		12,550 12,525	

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

1892.				1891.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. o/o.
		au total.	en p. o/o.	
Express	1 ^{re} classe.	24	8.77	36.55
	2 ^e —	40	19.39	48.04
	3 ^e —	50	9.57	19.43
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.68	11.47
	2 ^e —	40	10.07	25.17
	3 ^e —	50	12.23	24.47
Moyenne.		43	10.72	24.41

(¹) Y compris le parcours sur les sections étrangères énumérées à l'annexe XXIII du compte rendu de 1889. Pour les années antérieures, voir annexe XII du compte rendu de 1888.

(²) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 51.

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises ⁽¹⁾, eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1892.	1891.
Capacité moyenne des wagons	10 ¹ 03	10 ¹ 01
Charge moyenne du wagon chargé ⁽²⁾	6 74	6 84
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽²⁾	4 49	4 54
— par locomotive avec train ⁽²⁾	95 17	95 54
Capacité moyenne d'un train de marchandises	249 55	248 95
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽²⁾	111 48	112 99
Rapport entre le chargement et la capacité	44.72 p.°/o	45.58 p.°/o

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1892 et en 1891, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	238,428,033	299,489,900	7.82	10.70	1,865,599 53	3,203,657 69
— menu gras.	165,296,547	148,409,628	10.08	15. »	1,646,049 16	1,928,670 43
— menu maigre	376,154,986	555,092,522	5.88	8.28	2,211,578 22	2,940,061 57
— gailleux	55,602,990	56,850,000	11.16	14.25	597,254 05	524,757 65
Total des charbons menus et gailleux	815,482,556	859,822,050	7.52	10.24	6,120,280 76	8,597,147 52
Charbon pour forges	10,210,000	11,140,000	9.87	12.85	100,755 61	145,146 02
— grosse gailleterie	2,548,710	2,729,000	25.59	25.52	55,411 92	65,657 95
— p ^r fours à réchauffer.	4,759,485	4,700,000	12.49	14.75	59,211 05	69,526 »
Coke industriel.	1,300,000	1,425,000	14.98	17.77	19,476 90	25,527 »
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	2,767,000	3,550,000	15.11	19.71	41,802,28	69,582 62
Coke spécial lavé pour fonderie	90,000	110,000	22.22	27. »	2,000 »	2,970 »
Ensemble	854,957,751	865,456,050	7.66	10.59	6,598,918 50	8,971,156 91

(1) Non compris les transports en service.
(2) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après (voir p. A-47) :

	1892.	1891.
Tarif 2. (Petites marchandises) tonnes.	260,677	259,897
— 5. (Grosses marchandises) —	26,029,140	26,487,457
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a). —	218,555	220,890
	26,508,172	26,968,224

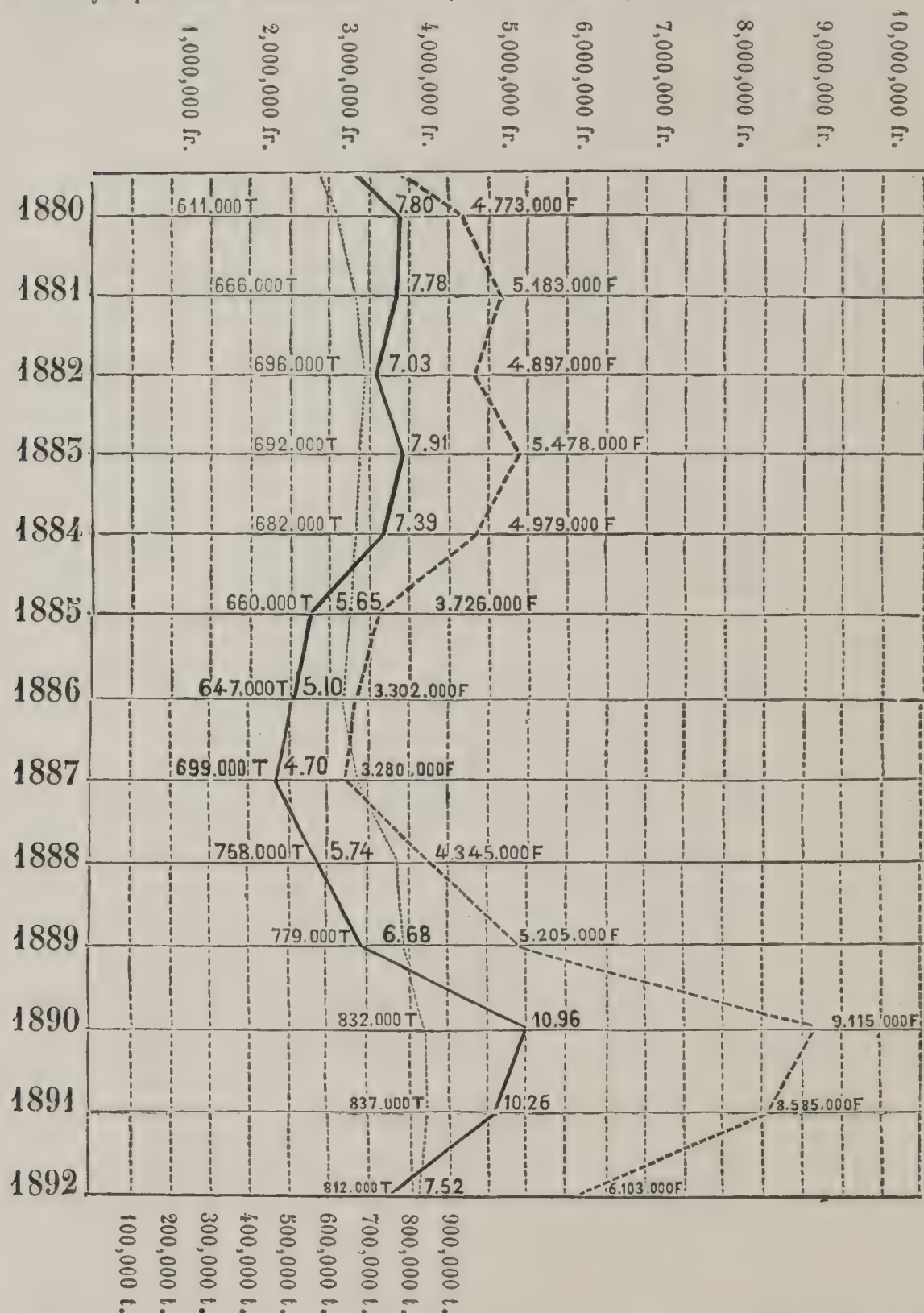
(a) Poids conventionnel : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

Le prix moyen de combustible acheté en 1892, par rapport à celui acheté en 1891, accuse donc une diminution de fr. 2-75 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1880 à 1892.

Quantités consommées..... (Échelle 0^m,005 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépensées . - - - - - (— 0^m,01 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ———— (— 0^m,005 par franc.)



Le compte rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

Les fluctuations des prix moyens, des charbons consommés pendant la période de 1875 à 1892, sont circonscrites entre un minimum de fr. 4-70, prix de 1887, et un maximum de fr. 18-58, prix que les charbons ont atteint en 1873.

Depuis 1880, le prix le plus élevé est celui de 1890, soit fr. 10-96.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement con-

sommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. % de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1892.	En 1891.
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^K ,19	18 ^K ,92
	Valeur	0 ^F ,133	0 ^F ,190
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	16 ^K ,93	17 ^K ,55
	Valeur	0 ^F ,124	0 ^F ,176
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	13 ^K ,48	14 ^K ,08
	Valeur	0 ^F ,099	0 ^F ,141
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ . . .	Quantité	1 ^K ,185	1 ^K ,242
	Valeur	0 ^F ,009	0 ^F ,012
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité	0 ^K ,44948	0 ^K ,45861
	Valeur	0 ^F ,00329	0 ^F ,00459

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage électrique a été établi à la remise de Renory et étendu à la gare de Courtrai.

L'éclairage au gaz a été étendu dans 20 stations; 93 becs ont été placés, dont 84 en extension et 9 en remplacement de 10 lampes à pétrole.

A la gare de Bruxelles-Midi, non comprise dans les 20 stations mentionnées ci-dessus, 56 becs ordinaires ont été remplacés par 19 lampes intensives.

L'éclairage au pétrole a été étendu ou établi dans 99 stations, haltes et points d'arrêt; 282 lampes ont été placées en extension. En outre 53 lampes intensives ont été installées en remplacement de lampes ordinaires.

a. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

En 1892.				En 1891.			
	Quantités.	Valeurs.			Quantités.	Valeurs.	
Pétrole	1,796,147 kilogr.	166,525 ^F 21			1,759,492 kilogr.	210,787 ^F 14	
Huile de colza épurée.	596,175 —	251,967 50			595,681 —	272,228 53	
Torches falots . . .	17,928 pièces.	4,482 »			19,854 pièces.	4,958 50	
Ensemble. . . .		422,772 51				487,974 17	

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

(¹) Y compris les parcours à vide.
(²) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXI.

b. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1883 à 1892, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1883	»	»	»	20,145	4,545,516	795,887 »	0.175
1884	»	»	»	19,919	4,354,029	740,522 63	0.170
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	(¹) 8,623	(¹) 14,774	(¹) 24,006	5,741,091	782,268 49	0.136
1892	620	8,631	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134

c. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

Cette éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 à 1892.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885 . . .	127	245,420 ^{m3}	118,000 »	929 15	0.481
1884 . . .	126	268,056 ^{m3}	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	130	288,781 ^{m3}	105,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	502,445 ^{m3}	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917 ^{m3}	101,590 92	709 05	0.551
1888 . . .	147	510,065 ^{m3}	110,854 19	755 97	0.557
1889 (²) . .	157	525,896 ^{m3}	107,742 64	686 25	0.535
1890 . . .	155	562,490 ^{m3}	115,996 80	748 57	0.520
1891 . . .	170	420,628 ^{m3}	158,256 45	815 27	0.529
1892 . . .	190	406,590 ^{m3}	112,022 50	589 59	0.276

d. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1885 à 1892.

(¹) Chiffres rectifiés.

(²) Y compris 25000^{m3} de gaz courant au prix d'e fr. 0.112 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS																NOMBRE TOTAL de carrels.
		à 1 carrel.	à 1.6 carrel.	à 2.5 carrels.	à 3.2 carrels.	à 20 carrels.	à 30 carrels.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 55 carrels.	à 60 carrels.	à 80 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 120 carrels.	à 150 carrels.	
1883	7	2	2	2	2	2	2	48	17	2	2	2	2	2	2	2	2	2,770
1884	7	2	2	2	2	2	2	48	18	2	2	2	2	2	2	2	18	3,320
1885	11	2	2	2	2	2	2	48	59	2	2	2	5	4	8	2	16	9,025
1886	15	2	322	2	2	2	2	48	56	2	19	2	5	9	8	2	18	11,330
1887	15	2	325	2	2	2	2	48	56	2	19	2	5	9	8	2	18	11,335
1888	17	2	230	2	2	2	2	87	60	2	29	32	5	9	8	6	14	16,223
1889	20	2	254	2	2	2	2	84	60	4	56	26	5	23	28	9	19	22,091
1890	23	2	249	2	2	2	40	84	72	4	45	58	6	36	28	9	20	27,328
1891	25	3	270	17	1	2	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,111
1892	26	3	289	17	1	20	40	79	96	4	47	58	6	33	28	9	20	29,281

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a augmenté de 1,506 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1892, à 25,942 unités.

1,131 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 2 de plus qu'en 1891.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisse sont indiquées ci-après :

		En 1892.		En 1891.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	(¹) 921,218	214,900 70	942,813	254,685 95
	Suif et graisses.	67,042	41,981 70	74,446	46,897 90
	Totaux. . .	988,260	256,882 40	1,017,259	301,583 85
Graissage des véhicules. Huiles		(²) 441,989	164,018 01	(³) 417,526	172,877 23
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	433,700	71,111 46	437,890	79,669 71
	Suif et graisses.	19,980	9,077 68	49,469	9,860 58
	Totaux. . .	453,680	80,189 14	487,359	89,530 29
Ensemble. . .		1,583,929	501,089 55	1,592,144	563,991 37
Soit, pour 1892.		— 8,215	— 62,901 82		

(¹) Non compris 4,084 kilog. d'huile de remploi.

(²) — 14,555 — —

(³) — 21,556 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières.

Les *quantités* consommées se sont élevées, en 1892, à 0^k,0392 par train-kilomètres, contre 0^k0396, en 1891.

Quant aux *dépenses* de graissage elles s'élèvent à :

	1892	1891
Par train-kilomètre	0,0124	0,0140
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris) .	0,00081	0,00092
Par charge-unité-kilomètre	0,00031	0,00034

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne la situation des approvisionnements, en valeur.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1891 (tarif de 1892)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1892 (tarif de 1892)	restant à fournir en 1893 sur les marchés de 1892		
<i>1^o Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1892 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	540,809 83	50,598 50	591,408 33	503,850 97
Combustibles.	289,000 49	»	289,000 49	323,662 40
Huile d'éclairage	51,640 04	311 50	51,951 54	65,283 77
Huiles et matières de graissage	82,560 32	6,709 40	89,269 72	100,885 77
Bois de construction.	620,836 95	94,310 56	715,147 51	735,692 51
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,868,906 06	157,615 22	3,026,521 28	2,878,383 26
Aciers, fontes et fers divers	418,362 06	»	418,362 06	325,273 06
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	328,068 72	24,553 40	352,621 82	395,009 13
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	90,883 76	112 »	90,995 76	109,153 95
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	170,387 44	6,576 11	176,963 52	239,349 53
Matières et objets divers.	1,114,998,28	9,989 40	1,124,987 68	847,748 91
<i>2^o Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	220,123 91	»	220,123 91	255,592 91
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	327,540 72	»	327,540 72	325,052 86
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,124,118 55			
A reporter. . .	7,124,118 55	350,775 79	7,474,894 34	7,104,939 03

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1891 (tarif de 1892)		
en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1892 (tarif de 1892)	restant à fournir en 1893 sur les marchés de 1892				
Report.	7,124,118 55	350,775 79	7,474,894 34	7,104,939 03	
3 ^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :					
Stations et ateliers	1,360,343 25	»	1,360,343 25	1,299,211 70	
Sections	647,475 79	»	647,475 79	601,372 38	
4 ^o Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.					
	278,443 68	»	278,443 68	258,433 48	
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	5,062,935 »	»	5,062,935 »	5,490,752 »
	Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	467,000 »	»	467,000 »	450,233 »
Valeur totale des approvisionnements .	14,640,316 27	350,775 79	14,991,092 06	14,904,944 59	

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, on a détaillé, annexe XXIV, les *quantités* et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et on a donné, annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1892.

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Une nouvelle extension a été donnée à l'emploi des derniers types de locomotives-express pour lignes de niveau et pour lignes à fortes rampes. Indépendamment des trains internationaux, tous les express de la ligne Ostende-Bruxelles, un grand nombre des express des lignes Bruxelles-Liège et Bruxelles-Anvers et tous les trains de voyageurs de la ligne Bruxelles-Arlon, à part les trains locaux, sont remorqués actuellement par des moteurs de l'un ou de l'autre de ces types.

Divers perfectionnements ont été apportés au matériel de traction : ainsi, il a été fait application à certaines locomotives-express devant fournir de longs parcours sans arrêt, de graisseurs à distance et d'indicateurs de vitesse, à la disposition du machiniste. — Ces machines ont, en outre, été munies d'un système d'attache continue des bandages, d'éjecteurs à sable augmentant l'adhérence entre la roue et le rail, d'injecteurs aspirants restarting ne donnant lieu qu'à de minimes pertes d'eau, etc.

L'application aux locomotives et aux tenders du frein Westinghouse à action rapide a été poursuivie en 1892.

L'étude d'un essai de traction électrique a été entreprise ; les appareils élec-

triques nécessaires seront commandés incessamment, et l'essai sera effectué pendant l'exercice 1893 sur une ligne des environs de Liège.

Voitures. — L'administration a acquis des voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe de grande capacité, avec water-closet, ainsi que des voitures de 3^e classe à 16 portières.

Ce matériel est pourvu de la double suspension en caoutchouc ; il est muni des assortiments, types normal, à action rapide. On a complété l'action du frein Westinghouse par le freinage de l'essieu central.

Une nouvelle voiture pour le transport des malades en 1^{re} classe a été mise en service.

Wagons. — L'administration a fait construire 9 wagons pour la vérification des ponts à peser.

Six wagons fermés, mis à la disposition de la station de Liège-Guillemins, ont été appropriés au transport de primeurs.

Afin de donner satisfaction aux expéditeurs de glace (eau congelée) d'Ostende, 4 wagons affectés spécialement au transport de poisson frais, ont été aménagés pour servir, éventuellement, aux expéditions de glace.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

		CLASSES.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
				1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages	Voyages.					Kilom.	Kilom.		
		258,108	271,954	2,093,715 58	2,227,905 33	81.70	83.06	8.112	8.192		
	2 ^e	524,880	524,556	2,787,302 02	2,784,105 33	69.66	69.73	5.310	5.308		
	3 ^e	675,936	648,472	1,454,621 71	1,329,703 94	38.47	37.01	2.152	2.051		
Ensemble. . .	»	1,458,924	1,444,982	6,335,639 31	6,341,714 60	57.34	57.55	4.343	4.389		
Billets aller et retour ⁽¹⁾ . .	1 ^{re}	321,120	322,618	1,629,133 86	1,606,349 81	66.94	65.70	5.073	4.979		
	2 ^e	684,646	676,604	2,315,681 43	2,245,639 93	59.43	58.32	3.382	3.319		
	3 ^e	1,202,370	1,146,374	1,808,026 42	1,662,426 24	39.45	38.03	1.504	1.450		
Ensemble. . .	»	2,208,136	2,145,596	5,752,841 71	5,514,415 98	49.64	48.59	2.605	2.570		
Total. . . .	»	3,667,060	3,590,578	12,088,481 02	11,856,130 58	52.70	52.20	3.297	3.302		

(¹) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re}	328,782	333,311	810,026 90	837,050 89	32.26	32.89	2.464	2.511
	2 ^e	1,549,920	1,600,490	2,177,864 17	2,310,643 95	24.66	25.02	1.451	1.444
	3 ^e	11,979,434	12,320,414	8,571,495 80	8,865,435 44	18.27	18.38	0.716	0.720
Ensemble. . .	»	13,858,136	14,254,215	11,559,386 87	12,013,130 28	19.32	19.46	0.834	0.843
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	652,734	658,310	837,424 73	863,852 22	21.01	21.49	1.283	1.312
	2 ^e	2,923,682	2,963,030	2,301,120 80	2,360,146 75	17.08	17.28	0.787	0.797
	3 ^e	20,244,178	20,401,076	9,861,642 93	9,903,673 08	15.70	15.64	0.487	0.485
Ensemble. . .	»	23,820,594	24,022,416	13,000,188 46	13,127,672 05	16.01	16.00	0.546	0.546
Total.	»	37,678,730	38,276,631	24,559,575 33	25,140,802 33	17.23	17.29	0.652	0.657
Total des prix entiers. . . .	»	41,345,790	41,867,209	36,648,056 35	36,996,932 91	20.37	20.18	0.886	0.883

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	»	(2) 1,695,170	(2) 1,554,770	1,472,489 53	1,417,419 79	38.50	40.63	0.869	0.912
(3) Abonnements	ordinaires . .	» 5,731,018	» 5,258,906	4,387,684 90	4,027,450 60	39.12	38.90	0.766	0.766
	d'étudiants. .	» 1,947,358	» 1,789,016	291,490 95	279,105 83	13.00	12.98	0.150	0.156
	d'ouvriers . .	» 17,027,012	» 16,209,074	2,061,845 31	1,953,114 35	14.76	14.74	0.121	0.120
Détenus et leurs gardiens . .	»	71,166	83,827	203,223 58	225,635 35	72.28	72.29	1.462	1.418
Émigrants	»	17,606	19,536	62,571 80	66,423 »				
Sociétaires	»	391,679	372,218	425,333 96	380,741 49				
Trains de plaisir	»	76,024	61,706	122,566 73	89,404 82	52.92	51.43	3.134	3.072
Voyages circulaires	»	213,155	215,916	667,962 35	663,299 01				
Total des prix réduits. .	»	27,170,188	25,564,969	9,695,169 11	9,102,594 24	22.73	22.68	0.357	0.356
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	»	68,515,978	67,432,178	46,343,225 46	46,099,527 15	21.31	21.19	0.676	0.684

(1) Voir renvoi (1) de la page précédente.

(2) Dont militaires en débet : $\left\{ \begin{array}{ll} 1892. & 1891. \\ 61,055 & 95,570 \text{ voyageant isolément.} \\ 114,587 & 146,054 \text{ — en corps.} \end{array} \right.$

(3) Pour les années antérieures, voir Annexe VII de 1891.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit, sans distinctions de trains :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1892.	en 1891.	Différences pour 1892.	en 1892.	en 1891.	Différences pour 1892.	en 1892.	en 1891.	en 1892.	en 1891.
1 ^{re} classe. . . .	586,890	605,265	— 18,375	2,903,742 48	3,064,956 22	— 161,213 74	54.00	55.43	4,948	5,064
2 ^e —	2,074,800	2,125,046	— 50,246	4,965,166 19	5,094,749 28	— 129,583 09	36.04	36.06	2,393	2,397
3 ^e —	12,655,370	12,968,886	— 313,516	10,026,117 51	10,195,139 38	— 169,021 87	19.35	19.31	0,792	0,786
	15,317,060	15,699,197	— 382,137	17,895,026 18	18,354,844 88	— 459,818 70	22.94	22.97	1.168	1.169

b) *Billets d'aller et retour* ⁽¹⁾.

1 ^{re} classe. . . .	973,854	990,928	— 7,074	2,466,558 59	2,470,202 03	— 3,643 44	36.15	36.03	2,533	2,518
2 ^e —	3,608,328	3,639,634	— 31,306	4,616,802 23	4,605,786 68	+ 11,015 55	25.11	24.91	1,279	1,265
3 ^e —	21,446,548	21,547,450	— 100,902	11,669,669 35	11,566,099 32	+ 103,570 03	17.03	16.83	0,544	0,537
	26,028,730	26,168,012	— 139,282	18,753,030 17	18,642,088 03	+ 110,942 14	18.86	18.68	0,720	0,712

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 ^{re} classe. . . .	1,560,744	1,586,193	— 25,449	5,370,301 07	5,535,158 25	— 164,857 18	43.71	43.43	3,441	3,490
2 ^e —	5,683,128	5,764,680	— 81,552	9,581,968 42	9,700,535 96	— 118,567 54	29.12	29.03	1,686	1,683
3 ^e —	34,101,918	34,516,336	— 414,418	21,695,786 86	21,761,238 70	— 65,451 84	17.89	17.76	0,636	0,630
	41,345,790	41,867,209	— 521,419	36,648,056 35	36,996,932 91	— 348,876 56	20.37	20.29	0,886	0,883

d) *Billets à prix réduits* ⁽²⁾.

1 ^{re} classe. . . .	911,824	845,903	+ 65,921	1,347,081 44	1,248,493 90	+ 98,587 54	43.52	42.33	1,477	1,476
2 ^e —	2,775,353	2,574,676	+ 200,677	2,605,962 44	2,399,890 33	+ 206,072 11	38.12	37.45	0,939	0,932
3 ^e —	23,483,011	22,144,390	+1,338,621	5,742,125 23	5,454,210 01	+ 287,915 22	20.10	20.21	0,245	0,246
	27,170,188	25,564,969	+1,605,219	9,695,169 11	9,102,594 24	+ 592,574 87	22.73	22.68	0,357	0,356

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . . .	2,472,568	2,432,096	+ 40,472	6,717,382 51	6,783,652 15	— 66,269 64	43.11	43.05	2,717	2,789
2 ^e —	8,458,481	8,339,356	+ 119,125	12,187,930 86	12,100,426 29	+ 87,504 57	32.06	31.62	1,441	1,451
3 ^e —	57,584,929	56,660,726	+ 924,203	27,437,912 09	27,215,448 71	+ 222,463 38	18.79	18.72	0,476	0,480
	68,515,978	67,432,178	+1,083,800	46,343,225 46	46,099,527 15	+ 243,698 31	21.31	21.19	0,676	0,684

(1) Voir renvoi (1), page A-45.
(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1891, l'année 1892 a donné :

Pour les trains express	En plus, fr.	232,550 44
— ordinaires	En moins,	581,227 »
Pour l'ensemble des prix normaux	En moins,	348,876 56
— — réduits	En plus,	592,574 87
Pour la totalité des transports de voyageurs . .	En plus, fr.	243,698 31

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. o/o, dominant dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. o/o de réduction.)	Ensemble.
En trains express fr.	1,458,924	2,208,136	3,667,060
— ordinaires	13,858,156	23,820,594	37,678,750
	15,317,060	26,028,730	41,345,790

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit fr.

27,170,188	27,170,188
53,198,918	68,515,978

on constate que, sur 68,515,978 voyages effectués, 53,198,918 soit 77.6 p. o/o l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 76.7 p. o/o en 1891 ⁽¹⁾.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (voir Annexe VII du compte rendu de 1891).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

1892					1891
	PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express. . . .	1 ^{re} classe . . .	24	8.77	0.0702	0.62
	2 ^e — . . .	40	19.39	0.0599	1.16
	3 ^e — . . .	50	9.57	0.0378	0.36
Ordinaires . .	1 ^{re} classe . . .	24	2.68	0.0515	0.44
	2 ^e — . . .	40	10.07	0.0369	0.38
	3 ^e — . . .	50	12.23	0.0241	0.30
Ensemble . . .	1 ^{re} classe . . .	24	4.60	0.0627	0.29
	2 ^e — . . .	40	12.18	0.0452	0.55
	3 ^e — . . .	50	11.94	0.0253	0.31

(1) Chiffre rectifié.

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	68,515,978	67,432,178	+ 1,083,800
	Bagages	Kilogr.	27,986,600	26,238,900	+ 1,747,700
	Colis-journaux	—	531,485	602,596	— 71,111
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	12,512,046	12,474,627	+ 37,419
	Petits paquets (internat.) .	—	81,664,999	80,255,914	+ 1,409,085
	Finances	Group.	878,520	890,334	— 11,814
	Equipages	Voiture.	4,850	4,515	+ 335
	Chevaux	Expédition.	4,569	4,622	— 53
Trains de marchandises.	Petites marchandises . . .	Kilogr.	260,676,731	259,897,148	+ 779,583
	Grosses marchandises ⁽¹⁾ .	—	26,029,140,000	26,487,437,000	— 458,297,000
	Chevaux et bestiaux . . .	Expédition.	49,179	49,750	— 571

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES ⁽²⁾ .			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	En 1892.	En 1891.
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	46,343,225 46	46,099,527 15	+ 243,698 31	0.676	0.684
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	155,546 10	155,870 60	— 324 50	—	—
	Bagages	Quintal.	1,239,631 41	1,108,934 92	+ 130,696 49	4.429	4.226
	Colis journaux	Kilogr.	37,977 50	43,064 »	— 5,086 50	0.071	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,184,979 17	1,149,377 76	+ 35,601 41	0.095	0.092
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,075,134 31	2,030,088 78	+ 45,045 53	2.541	2.530
	Finances	Group.	252,984 36	234,978 73	+ 18,005 63	0.288	0.264
	Équipages	Voiture.	66,150 47	57,994 46	+ 8,156 01	35.757	38.280
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	177,646 98	178,744 98	— 1,098 »	38.881	38.673
	Petites marchandises . .	Quintal.	6,188,880 »	6,002,941 85	+ 185,938 15	2.374	2.310
	Grosses marchandises .	Tonne.	78,290,858 »	80,975,111 59	— 2,684,253 59	3.008	3.057
	Chevaux et bestiaux . .	Expédition.	1,224,460 21	1,232,028 35	— 7,568 14	22.824	24.764
Ensemble ⁽²⁾ . fr.		»	137,237,473 97	139,268,663 17	— 2,031,189 20		

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

⁽¹⁾ Non compris 1,068,286 tonnes en 1892 et 1,007,852 tonnes en 1891, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

⁽²⁾ Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.46	Francs. 51,302	Francs. 440.55
1870	4.44	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	42,444	415.45
1885	(⁵) 0.84	3.24	38,096	404.37
1886	0.75	3.09	36,750	400.68
1887	0.74	3.06	38,941	406.69
1888	0.73	2.99	44,453	412.44
1889	0.72	2.96	42,699	416.98
1890	0.70	3.02	43,869	420.49
1891	0.68	3.06	44,070	420.72
1892	0.68	(⁶) 3.01	43,316	418.35

La recette kilométrique est tombée à 45,420 francs en 1875 par suite de la reprise des lignes peu productives des Bassins-Houillers et du Luxembourg.

La descente continue jusqu'en 1886 en raison de la construction des lignes secondaires et de l'affaissement du commerce et de l'industrie. Dès 1887, l'accroissement des transports est visible.

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1892.	En 1891.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	74,010 63	69,946 24
	Loyer des buffets	244,617 53	260,415 13
	Droit d'affichage	51,210 99	29,568 85
	Vente de livres	"	"
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	95,014 95	88,411 55
Total. . fr.		442,850 90	448,041 57

(¹) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. $\%$, dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

(²) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers en 1871 et de celles du Luxembourg en 1875.

(³) Relèvement des prix de 5 p. $\%$ et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — Année de l'Exposition nationale : la recette n'était que de 0,75 en 1879.

(⁴) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(⁵) Année de l'Exposition d'Anvers ; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(⁶) Voir p. 56 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1892.	En 1891.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	8,842 15	9,524 98
	Formalités en douane	220,095 »	254,570 60
	Dépôt et magasinage.	61,256 11	60,505 »
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	148,975 88	206,521 27
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	58,186 55	22,481 92
	— de tapissières	2,906 77	559 45
	Déchargement d'office	42,628 15	45,195 10
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	214,940 55	207,885 55
	Redevances pour usage de quais, voies	4,456 40	8,125 98
	Location de terrains et de vidanges	56,658 57	27,079 01
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,008,878 22	2,160,476 16
	Surtaxes non réclamées	728 14	1,072 68
	Recettes diverses.	95,568 91	57,910 91
	Total. . fr.	2,885,879 14	5,019,506 59
Total des trains de voyageurs. . .		442,850 90	448,044 57
Ensemble (1). . fr.		5,526,750 04	5,467,548 16

§ 4. PRODUITS DIVERS (2).

Les produits divers, encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, comprennent :

	En 1892.	En 1891.
Les ventes d'immeubles sans emploi fr.	57,105 88	42,674 71
		(3) 1,106 08
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	88,047 55	79,278 16
		(3) 1,066 55
Ensemble. . fr.	125,155 25	124,125 28

La seconde partie seule est portée en recette par le Chemin de fer (voir Annexe III).

Les ventes d'immeubles sont déduites du capital, à titre de valeurs non amortissables par le Chemin de fer, et sont indiquées au passif de l'annexe II.

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. % accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

(1) Voir ces résultats depuis l'origine, annexe XII.

(2) Voir annexe X pour les années antérieures.

(3) Encaissé en 1892.

		En 1892.	En 1891.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.		1,223,405 58	1,064,855 59
Détenus et leurs gardiens		205,223 58	225,655 55
Émigrants		62,571 80	66,425 "
Sociétaires		425,555 96	580,741 49
Trains de plaisir		122,566 75	89,404 82
Transports mili- taires en débet . .	{ Hommes	249,085 95	552,584 20
	{ Chevaux	18,645 67	18,067 56
	{ Bagages et matériel de guerre. .	95,644 55	76,481 21
Transports mili- taires soldés par les intéressés	{ Bagages et mobiliers.	19,261 50	18,664 40
	{ Équipages et chevaux	1,801 70	2,522 84
Chevaux de courses		25,697 95	22,957 70
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour .	{ départements ministériels . . .	9,280 40	7,452 40
	{ expositions	517 60	585 68
	{ divers	25 40	52 95
	{ armée et prisons.	98,615 45	102,867 05
Ensemble. . fr.		2,553,671 62	2,429,056 04

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1892, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les service *mixtes* et les services *internationaux*.

A. Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	60,083,108	87.69	5,971,716	8.72	2,461,154	3.59	68,515,978
Bagages (quintaux).	178,590	63.81	23,186	8.29	78,090	27.90	279,866
Petites marchandises (kilogr.) (2)	226,047,160	63.61	47,673,102	13. 41	81,664,999	22.98	355,385,261
Grosses — (tonnes) (3).	13,215,841	50.77	4,968,583	19.09	7,844,716	30.14	26,029,140
Finances.(groups) (4).	528,795	60.19	157,038	17.88	192,687	21.93	878,520
Équipages.(voitures).	1,514	81.84	85	4.59	251	13.57	1,850
Chevaux et bestiaux(expéd.).	35,697	66.42	7,500	13.95	10,551	19.63	53,748

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(3) Non compris 1,068,286 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (voir renvoi (1) page A-47).

(4) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

B. Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs. fr.	35,107,443 66	75.76	5,112,807 52	11.03	6,122,974 28	13.21	46,343,225 46
Tickets d'entrée dans les stations	155,546 10	100. »	»	»	»	»	155,546 10
Bagages.	564,602 36	45.55	57,391 54	4.63	617,637 51	49.82	1,239,631 41
Petites marchandises.	6,512,463 66	68.65	899,373 01	9.48	2,075,134 31	21.87	9,486,970 98
Grosses —	41,849,670 79	53.46	11,002,262 93	14.05	25,438,924 28	32.49	78,290,858 »
Finances	211,561 78	83.63	15,926 62	6.29	25,495 96	10.08	252,984 36
Équipages.	52,369 17	79.17	2,858 47	4.32	10,922 83	16.51	66,150 47
Chevaux et bestiaux	1,019,700 62	72.73	68,134 40	4.86	314,272 17	22.41	1,402,107 19
Produits extraordinaires	3,326,730 04	100. »	»	»	»	»	3,326,730 04
Ensemble . . fr.	88,800,088 18	63.17	17,158,754 49	12.21	34,605,361 34	24.62	140,564,204 01
Créance irrécouvrable (Annexe III). fr.							— 627,102 13
					Reste fr.		139,937,101 88
Produits divers fr.							88,047 35
					Total. . . . fr.		140,025,149 23

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1891, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	114,542 49	»	287,858 90	»	»	158,703 08
Bagages	25,077 34	»	1,567 44	»	104,051 71	»
Petites marchandises.	206,607 13	»	9,845 93	»	45,045 53	»
Grosses —	»	955,959 17	»	248,058 11	»	1,480,236 31
Finances.	36,402 26	»	495 56	»	»	18,892 19
Équipages	14,061 70	»	»	300 09	»	5,605 60
Chevaux et bestiaux.	43,544 15	»	»	12,533 34	»	39,676 95
Totaux. . .	440,235 07	955,959 17	299,767 83	260,891 54	149,097 24	1,703,114 15
Différences pour 1892.	— 515,724 10		+ 38,876 29		— 1,554,016 89	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service, était :

	A.	B.	C.
En 1891 de	62.67	12. »	25.55
Elle est, en 1892, de. . .	63.17	12.21	24.62
Différence pour 1892. . .	+ 0,50	+ 0,21	— 0,71

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1892.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er}. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication du 1^{er} supplément aux conditions réglementaires. Ce supplément est relatif à l'admission des sociétaires en trains express, aux demandes de voitures spéciales pour malades, au chômage de ces voitures et à la location de compartiments du matériel ordinaire des trains. Ce supplément met les conditions réglementaires en harmonie avec les dispositions du Code du timbre.

Réduction de 50 p. % accordée aux inspecteurs vétérinaires provinciaux, sur le prix d'abonnements ordinaires pour les parcours compris dans leur ressort respectif.

Transports militaires à prix réduits. Extension.

Publication du 2^e supplément aux conditions réglementaires portant notamment autorisation : 1^o au voyageur porteur d'un billet direct d'effectuer exceptionnellement deux fois le même parcours pour obtenir une correspondance plus rapide, lorsque le point de jonction de deux lignes n'est pas le point de coïncidence des trains ; 2^o aux ouvriers abonnés, astreints au travail de nuit, d'avancer ou de retarder leur déplacement d'un demi-jour ; 3^o aux abonnés, d'effectuer certains transports pour compte de tiers.

Publication du 3^e supplément aux conditions réglementaires permettant de déroger, lorsque les circonstances le justifient, aux dispositions relatives au retrait et à l'annulation des cartes et billets des abonnés trouvés en défaut.

Publication du 4^e supplément aux conditions réglementaires, autorisant, notamment, l'acceptation des cochons de lait au tarif des bagages, et le transport gratuit, dans les voitures, de paniers pigeons dont les dimensions extérieures ne dépassent pas 0^m55 en longueur, 0^m50 hauteur et 0^m50 en largeur.

Autorisation exceptionnelle donnée aux stations, de délivrer d'avance et sans exiger le bulletin de convocation, des billets à prix réduits aux électeurs devant prendre part aux ballotages du 21 juin 1892. — Élections législatives.

Délivrance par les bureaux de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Quartier-Léopold, à partir du samedi, de billets utilisables le dimanche, en destination des stations d'Anvers-Est, Blankenberghe, Gand-Sud, Heyst, Louvain, Namur, Ostende, Spa, Vilvorde, Boitsfort, Groenendael, Hal et Tervueren.

Délivrance le samedi, par les bureaux centraux de Bruxelles-Chartreux, Bruxelles-Duquesnoy et Bruxelles-Place de la Chapelle, de billets pour les destinations indiquées ci-dessus, et utilisables soit le samedi, soit le dimanche.

Supplément au tarif spécial des émigrants. Les émigrants rentrant des pays transatlantiques par un port belge sont admis au bénéfice du tarif spécial.

Désignation et utilisation des trains de théâtre, désignation des trains à utiliser pour le transport des bagages.

Publication du 5^e supplément aux conditions réglementaires ; gratuité de transport étendue aux produits des serres destinés aux marchés, et emportés par les producteurs aux premiers trains du matin.

Mise en distribution, à titre d'essai, au bureau de Namur, de billets à destinations multiples.

Réglementation de l'admission des voyageurs pour l'intérieur, aux trains internationaux.

Publication du 6^e supplément aux conditions réglementaires. Ce supplément prévoit, notamment, la perception d'une surtaxe de 2 francs à charge des voyageurs prenant place dans les voitures avec des colis que les règlements ne leur permettent pas de garder gratuitement auprès d'eux.

Remise aux abonnés d'un extrait des conditions réglementaires.

Suppression du bureau de Bruxelles-Wagons-lits, auquel est substitué un bureau analogue qui prend le nom de Bruxelles-Hôtel de Belle-Vue.

Convention pour la vente des billets et l'enregistrement des bagages à l'hôtel de Belle-Vue.

Rétablissement des billets spéciaux de sociétaires là où des transports de l'espèce s'effectuent ordinairement. — Fourniture de billets de sociétaires à destination fixe aux bureaux qui ont souvent à faire face à des transports de sociétaires pour une même destination.

Les listes de sociétaires venant de l'étranger sont exemptes de la formalité du timbre.

Les billets de surtaxe encore utilisés par les points d'arrêt sont, pour la facilité du distributeur, transformés en billets Edmonson.

Admission des billets aller et retour et des cartes d'abonnements dans le calcul de la taxe pour la location de compartiments du matériel ordinaire et de voitures de malades.

Les abonnés scolaires de Hamendes sont autorisés à monter ou à descendre à Dampremy, Boulevard-Central ou Charleroy, avec leurs cartes valables pour Charleroy.

Les abonnements scolaires de Comblain-au-Pont à Liège-Guillemins sont rendus valables pour l'embarquement à Liotte.

Les jeunes gens fréquentant les écoles industrielles et ménagères sont considérés comme apprentis et admis au bénéfice des abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Les cartes et billets ne sont pas retirés des mains des abonnés transportant des bagages que les règlements ne leur permettent pas de conserver gratuitement auprès d'eux, pourvu que ces bagages leur appartiennent personnellement.

Délivrance de billets valables pour plusieurs destinations :

par Hédengé, en destination de Nivelles (Est ou Nord) ;

par Bruxelles (Midi), en destination d'Ath, Leuze, Tournai et Blandain, — billets aller et retour de 3^e classe, valables au retour pour Bruxelles (Nord ou Midi) ;

par Bruxelles-Nord, billets aller et retour pour Genappe, valables au retour pour Bruxelles (Nord, Midi ou Quartier-Léopold) ;

par Genappe, billets aller et retour valables à l'aller et au retour pour Bruxelles (Nord, Midi ou Quartier-Léopold);

par Ostende, Bruges-Station, Blankenberghe et Heyst, de billets aller et retour pour Gand (Sud ou Saint-Pierre);

par Gand-Saint-Pierre, de billets aller et retour pour Ostende, Bruges-Station, Blankenberghe, Heyst, Alost-Nord et Bruxelles-Nord, valables au retour pour Gand (Sud ou Saint-Pierre);

par Braine-le-Château, Clabecq, Tubize et Wauthier-Braine, de billets aller et retour pour Nivelles (Est ou Nord);

par Bruxelles-Nord, Gand-Sud et Termonde, de billets aller et retour pour Baesrode (Sud ou Nord);

par Baesrode-Sud et Baesrode-Nord, de billets aller et retour pour Bruxelles-Nord, Gand-Sud et Termonde, valables au retour pour Baesrode (Sud ou Nord);

par Nivelles-Est, de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers en destination de Gosselies (Courcelles ou ville);

par Boussu, Jemappes, Mons, Saint-Ghislain et Quaregnon, de billets aller et retour pour Tertre ou Baudour;

par Tertre et Baudour, de billets aller et retour pour Boussu, Jemappes, Mons, Saint-Ghislain et Quaregnon, valables au retour pour Tertre ou Baudour;

par Bruxelles-Nord et Malines, de billets aller et retour pour Anvers (Est ou Sud).

Les personnes arrivant à Bruxelles-Nord par le train n° 190, — qui ne fait plus arrêt depuis Ath, — avec des billets pour Bruxelles (Midi), ne sont plus astreintes au paiement que pour le parcours de Forest-Midi à Bruxelles-Nord seulement.

Les billets « retour » pour Gand-Sud utilisés aux trains qui vont directement à Gand-Saint-Pierre, sans entrer à Gand-Sud, ne sont considérés comme sans valeur qu'à partir de Ledeborg seulement.

Les billets « retour » pour Gand-Saint-Pierre, utilisés aux trains express venant de la direction de Bruges et ne faisant pas arrêt avant Gand-Sud, ne sont considérés comme sans valeur qu'à partir de Gand-Saint-Pierre seulement.

b. *Services mixtes.*

Délivrance d'abonnements scolaires valables pour Liège-Guillemins et Liège-Longdoz.

Publication de deux suppléments au tarif mixte général — fascicule I — pour mettre les conditions réglementaires en harmonie avec celles du service intérieur.

Extension et modifications aux relations avec les stations du chemin de fer Grand-Central-Belge.

Application des taxes du barème de l'État dans les relations avec la Flandre-Occidentale.

Extension et modifications aux relations avec les stations du chemin de fer Nord-Belge.

c. Services internationaux.

Mise en distribution de billets de 5^e classe entre Londres, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord, viâ Calais.

Autorisation de rembourser certaines taxes perçues en conformité des tarifs internationaux, lorsque les parcours pour lesquels elles ont été encaissées n'ont pas été effectués.

Modifications aux tarifs avec les chemins de fer du Nord-Français ;

— — — de l'Est-Français et de l'Alsace-Lorraine.

— — avec Douvres et Londres.

Revision du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, les stations du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne [rives gauche et droite du Rhin] et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Publication d'un tarif spécial provisoire entre diverses stations de l'État-Belge et Scheveningue, viâ Esschen.

Extension aux relations directes avec la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État-Néerlandais et celle du chemin de fer Hollandais des dispositions applicables, en service intérieur de l'État, à la location de compartiments du matériel ordinaire.

Revision du tarif spécial des émigrants.

Revision du tarif entre la Belgique, l'Angleterre et les Pays-Bas, d'une part, et les stations des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, d'autre part, viâ Benonchamps, Gouvvy et Sterpenich.

Supplément au tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, les stations du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne, — rives gauche et droite du Rhin — et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Revision du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, du Buschtehrad, Autrichien, Hongrois, Roumain et Orientaux, d'autre part, viâ l'Allemagne du Centre, viâ l'Allemagne du Sud et viâ l'Arlberg.

Revision du tarif entre les stations du chemin de fer du Nord-Français, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne, — rives gauche et droite du Rhin — et Magdebourg), de l'État-Saxon, du Louis de Hesse et du Lubeck-Bücken, d'autre part, viâ Bleyberg et Herbesthal.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Autorisation donnée à l'Agence des « Voyages économiques », à Paris, de vendre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

Revision du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits (voyages combinables).

Autorisation donnée à l'Agence Carl Stangen, 10, Mohren strasse, à Berlin, de délivrer des billets pour des parcours en Belgique.

Tarification de nouveaux parcours combinables.

Extension des voyages circulaires à itinéraires fixes.

§ 5. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les nouvelles conditions réglementaires mises en vigueur le 1^{er} septembre 1891, ensuite de la loi du 25 août 1891 (portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport), ont subi successivement les modifications et améliorations commandées par l'expérience et les nécessités du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Classification : 1^o de l'*algarobilla*, à la 5^e classe ; 2^o du *coke* ou *charbon de cornue*, à la 4^e classe ; 3^o des *piles sèches galvaniques en caisses*, à la 2^e classe ; 4^o du *pyrolignite de plomb*, à la 2^e classe.
- 16 mars. Classification du *sulfate de baryte teinté*, à la 2^e classe.
- 1^{er} mai. Classification : 1^o du *chlorure de magnésium*, à la 5^e classe ; 2^o des *déchets de marbre*, à la 4^e classe ; 3^o des *lames de ferrasses*, à la 5^e classe ; 4^o des *plaques en carton plâtré*, à la 3^e classe.
- 1^{er} septembre. Classification : 1^o de la *cryolithe*, à la 3^e classe ; 2^o des *fourrages verts*, à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} — *Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux *terres réfractaires*.
- 1^{er} mai. *Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux *déchets de marbre*.
- 1^{er} septembre. Ce tarif spécial est rendu applicable aux *superphosphates de chaux*.
- 1^{er} février. *Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :*
Est étendu aux *piles sèches galvaniques*.
- 19 juin. Création d'un *tarif exceptionnel provisoire n° 6*, applicable aux transports de *combustibles effectués des gares charbonnières belges à destination de certaines stations du nord du pays*.

1 ^{er} septembre.	Création d'un <i>tarif spécial n° 6^{bis} en faveur des transports de verreries et verres à vitres à exporter par navires de mer.</i>		
	<i>Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :</i>		
1 ^{er} —	—	Extension à l'acétate de chaux.	
	<i>Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :</i>		
1 ^{er} —	—	Création d'un nouveau <i>tarif pour le transport de certains produits métallurgiques à exporter par mer.</i>	
	<i>Tarif spécial n° 10 :</i>		
1 ^{er} octobre.	Extension aux expéditions de <i>matériel et objets destinés aux installations des concours et expositions.</i>		
	<i>Tarif spécial n° 11, applicable aux transports de fontes brutes, mitrailles d'acier, de fer et de fonte dans certaines relations :</i>		
1 ^{er} —	—	Extension aux stations de La Louvière, Thuin-Hourpes et Grivegnéc-Kinkempoix.	
	<i>Tarif spécial n° 12 pour le transport des minerais, pyrites, etc :</i>		
1 ^{er} septembre.	Réduction des prix de ce tarif spécial.		
	<i>Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbons anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse :</i>		
1 ^{er} —	—	Extension aux stations de Vieux-Campinaire (puits du Marquis), Ransart, Amay et Liège-Vivegnis (Gérard-Cloes).	
	<i>Tarif spécial n° 14 applicable aux combustibles expédiés des stations charbonnières belges aux hauts fourneaux du Luxembourg :</i>		
1 ^{er} —	—	Réduction des prix de ce tarif spécial.	
	<i>Tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbon au départ de certaines gares et destinés à l'embarquement à Mons (bassin), Namur (Meuse), Jemappes (rivages) et Warquignies (rivage de Saint-Ghislain) :</i>		
15 juillet.	Extension à la station de Vieux-Campinaire (puits du Marquis).		
	<i>Tarif spécial n° 16 applicable aux expéditions de charbon effectuées de certaines gares charbonnières vers les stations des chemins de fer de Hainaut-Flandre et de Gand à Terneuzen :</i>		
1 ^{er} mai.	Extension à la station de Gand-Saint-Pierre (1).		
15 juillet.	—	—	de Berchem-lez-Audenarde.
1 ^{er} septembre.	—	—	de Melden.
	<i>Tarif spécial n° 22 pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :</i>		
1 ^{er} —	—	Extensions successives aux stations de Beyne-Homvent, Mariemont et Docherie (charbonnage d'Amercœur).	
	<i>Tarif spécial n° 24 pour le transport de planchettes desti-</i>		

nées à la confection de caisses d'emballage, à l'importation maritime :

1^{er} septembre. Extensions successives aux stations de Vaux-sous-Chèvremont, Auveloïs, Jemeppe-sur-Sambre et Lodelinsart (verreries des Hamendes).

Tarif spécial n° 33 pour le transport de sable par quantité minimum de 50 tonnes :

1^{er} — Extension aux relations du service commun avec le chemin de fer Grand-Central-Belge.

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Service Belge-Rhénan-Westphalien.

1^{er} janvier. Revision du paragraphe 6 des conditions d'application du tarif exceptionnel n° 5.

1^{er} août. Modifications aux dispositions spéciales concernant l'acceptation des marchandises.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands.

1^{er} avril. Modifications :

1^o à l'article 2 et à son annexe, en ce qui concerne les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

2^o à l'article 5, concernant les prescriptions de douane et d'octroi pour les colis contenant des marchandises de diverses natures.

1^{er} juin. Modifications :

1^o à l'article 2 et à son annexe, en ce qui concerne les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

2^o à l'article 22, concernant les indemnités à payer en cas de perte ou d'avaries.

15 septembre. Modifications :

1^o à l'article 1^{er}, en ce qui concerne l'acceptation des marchandises et le conditionnement des colis ;

2^o à l'article 2 et à son annexe, concernant les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

3^o aux prescriptions générales concernant l'application des tarifs directs ;

4^o à la nomenclature des marchandises encombrantes et des marchandises rangées dans les tarifs spéciaux et exceptionnels et qui sont à transporter en wagons fermés ou bâchés.

Service Belge-Allemand.

1^{er} août. Modifications aux dispositions spéciales relatives à l'acceptation des marchandises.

Service Franco-Belge-Nord.

1^{er} juillet. L'article 19 a été complété par l'indication des taxes applicables, sur le parcours belge, aux transports de certains produits explosifs.

Service Franco-Belge-Anzin.

1^{er} — L'article 18 a été complété par l'indication des taxes applicables, sur le parcours belge, au transport de certains produits explosifs.

Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :

1^{er} — Modification des articles 5, 8 et 9, en ce qui concerne le transport de certains produits explosifs.

Classification générale des marchandises.*Service Belge-Néerlandais :*

1^{er} février. Classification : 1^o de l'*acide carbonique liquide*, du *sulfite de soude cristallisé*, des *plantes vivantes*, des *arbres et arbustes vivants*, à la 2^e section ; 2^o des *blendes grillées*, *minerais de fer grillés*, *résidus de pyrites*, *scories de forge* (*crasses de fer*), *scories phosphatées*, au tarif spécial n^o 2 ; 3^o des *câbles en acier*, du *colcothar* (*peroxyde de fer*), des *croûtes de sel*, de la *fonte pour ornements*, du *granit taillé*, des *parquets hydrofuges*, à la 3^e section ; 4^o des *cornières en fer*, de la *dolomie* et des *marcs de soude*, à la 4^e section.

1^{er} juillet. Classification : 1^o de la *cryolithe*, des *déchets de cuivre*, de la *mitraille de cuivre* et des *plaques en carton-plâtre*, à la 3^e section ; 2^o de l'*huile minérale à graisser*, d'origine russe, à la 3^e section et au tarif spécial n^o XX.

1^{er} septembre. Classification des *fibres* et des *déchets de fibres de noix de coco*, à la 2^e section.

1^{er} février. Déclassement : 1^o de l'*asphalte*, de la 2^e à la 3^e section ; 2^o des *carreaux en ciment*, *carreaux en grès céramique*, *carreaux en terre cuite*, *chiffons*, *dalles en ciment*, *en grès céramique et en terre cuite*, *déchets d'étoupes*, *drilles et eau de tan*, de la 3^e à la 4^e section ; 3^o du *coalthar* (*goudron de houille*), de la 4^e section au tarif spécial n^o I ; 4^o du *ciment*, de la 4^e section au tarif spécial n^o II.

Services Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich et viâ Anvers-Grimsby.

1^{er} octobre. Classification : 1^o des *rotins*, à la 3^e section ; 2^o du *beurre en barils*, *caisses*, etc., au tarif spécial n^o 1 ; 3^o du *savon non parfumé*, à la 4^e section.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} janvier. Admission du *son* au tarif exceptionnel n^o 5.

1^{er} juin. Admission des *fruits frais à pépins ou à noyaux* (y compris les *noix fraîches*) aux prix directs de la classe A² (par

wagon de 5,000 kilogrammes) et du tarif spécial I (par wagon de 10,000 kilogrammes) pendant la période du 1^{er} juin au 31 décembre 1892, de ou vers des gares allemandes.

1^{er} août. Admission au tarif exceptionnel 5 des *déchets de riz*, des *graines oléagineuses* et des *sels pour engrais*.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :

15 septembre. Modifications à la classification de quelques articles.

15 — Extension du tarif à diverses marchandises.

Service Belge-Allemand :

1^{er} août. Admission : 1^o au tarif exceptionnel n^o 5, des *déchets de riz*, des *graines oléagineuses* et des *sels pour engrais* ; 2^o au tarif exceptionnel n^o 6 (*Bois*), des *bondons en bois*, de la *pâte de paille* et de la *pâte de bois (lissée)* pour la fabrication du papier ou du carton.

Service Franco-Belge-Allemand-Russe :

1^{er} avril.) Modification de la classification, applicable sur les parcours
1^{er} octobre.) russes, de certains articles.

Tarifs en général.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Prince-Henri :

Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} janvier. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} août. Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes et à une nouvelle station belge.

1^{er} octobre. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

Service Belge-Allemand :

10 juillet. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

1^{er} août. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Berg-Marche :

1^{er} mai. Extension à deux nouvelles stations belges du tarif pour le transport des locomotives, tenders et autre matériel roulant de chemin de fer, ainsi que du tarif pour le transport des animaux vivants.

Service Franco-Allemand :

1^{er} avril. Mise en vigueur de nouveaux prix pour les transports à grande vitesse.

Tarifs internationaux pour le transport de colis dits « petits paquets » :

2 mars. Mise en vigueur de nouveaux prix applicables aux transports

de colis (dits « *petits paquets* ») dans les relations avec le Danemark, la Suède et l'Islande.

5 mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux transports de colis (dits « *petits paquets* ») dans les relations avec l'Italie, en transit par la Suisse.

Tarif de l'Union postale universelle :

2 juillet. Extension du tarif de l'Union postale universelle aux pays ci-après : colonie de l'Erythrée (Massouah, Assab, Asmara et Keren), Zouloulouland, Corée et Nouvelles-Hébrides.

Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :

1^{er} septembre. Revision des fascicules II et IV du tarif Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale).

Service Belge-Italien.

1^{er} avril. Mise en vigueur d'un tarif applicable aux transports de *certaines marchandises* expédiées en petite vitesse par charges complètes, viâ le Mont-Cénis.

Service Anglo-Italien.

15 — Mise en vigueur d'un tarif applicable aux transports de marchandises à grande vitesse, viâ Anvers-Bâle et le Gothard.

Service Belge-Austro-Hongrois.

15 juillet. Mise en vigueur de nouveaux prix (réduits) entre les stations-ports de mer belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations autrichiennes, d'autre part.

Service Belge-Bavarois.

1^{er} septembre. Modification des taxes applicables de et vers certaines stations belges et certaines stations bavaroises, et extension du tarif à de nouvelles stations belges.

15 novembre. Extension du tarif à une nouvelle station bavaroise.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service spécial néerlandais :

Tarif spécial n° IV pour le transport du *lin en tige* :

Extensions successives des prix de ce tarif aux stations belges de Desselghem, Neerpelt et Vive-Saint-Éloi.

Tarif spécial n° 12 pour le transport de *fromages secs* :

1^{er} février. Extension à la station de Bruxelles (Entrepôt).

Tarif spécial n° XIX pour les transports de *houille* par 100,000 kilogrammes, des stations charbonnières belges vers Amsterdam, Dordrecht, Flessingue, Helder, Middelbourg et Rotterdam, destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer :

1^{er} — Création du tarif.

Tarif spécial n° XIV pour le transport de *harengs salés* :

1^{er} juillet. Extension à la station de Verviers.

Tarif spécial n° XX pour le transport de pétrole de Russie, d'Anvers à Oldenzaal :

1^{er} — Création du tarif.

*Service Belge-Rhénan-Westphalien.*1^{er} janvier.

Extension :

1^o des tarifs exceptionnels n^{os} 6, 7, 8, 9, 13, 14, 16, 17 et 20 à de nouvelles stations allemandes ;2^o du tarif exceptionnel n^o 7 à de nouvelles stations belges.1^{er} avril.Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* :

a) de la Belgique vers l'Allemagne ;

b) de l'Allemagne vers la Belgique, en remplacement des tarifs similaires des 1^{er} février 1890 et 1^{er} octobre 1888.1^{er} août.Extension du tarif exceptionnel n^o 6 à une nouvelle station allemande.1^{er} —Abaissement à 45,000 kilogrammes du minima de tonnage de 50,000 kilogrammes exigé pour obtenir l'application des prix du tarif exceptionnel n^o 11 pour le transport de *sable*.

15 septembre.

Extension du tarif exceptionnel n^o 9 à une nouvelle station allemande.*Service Belge-Allemand.*1^{er} août.

Mise en vigueur :

1^o d'un nouveau tarif exceptionnel n^o 17 pour le *transport de phosphates minéraux pour engrais* ;2^o d'un nouveau tarif exceptionnel n^o 18 pour le transport de l'acide sulfurique en wagons-citernes.1^{er} —Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage de 50 et de 100 tonnes exigés pour l'obtention des prix de la 2^e et de la 5^e catégorie du tarif exceptionnel n^o 7.1^{er} —

Extension :

1^o des tarifs exceptionnels n^{os} 6 et 8 à une nouvelle gare allemande ;2^o du tarif exceptionnel n^o 6^{bis} à de nouvelles gares belges.*Service Franco-Allemand.*

15 —

Mise en vigueur de nouveaux prix exceptionnels pour le transport à grande vitesse de Paris à Aix-la-Chapelle et Cologne, et réciproquement, des marchandises ci-après, par wagons complets :

*Beurre, beurrine, margarine, gibier mort, volailles mortes, fromages et fruits secs, fruits et légumes frais.**Service Belge-Sud-Ouest-Allemand.*Extension des tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, Belges-Sud-Ouest-Allemands à de nouvelles stations belges et allemandes.1^{er} janvierMise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)* de certaines stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

24 février.

Introduction d'Oberlauchringen dans le tarif exceptionnel

n° 9 pour le transport du *coton brut* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et les stations du chemin de fer de l'État de Bade.

15 avril. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles du chemin de fer du Palatinat.

15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celle du chemin de fer Louis de Hesse.

15 — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort-sur-Main.

15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles du chemin de fer Main-Neckar.

1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)*, de certaines stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine en destination de la Belgique.

1^{er} — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *minerais et pyrites de fer* ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs* entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine.

Service Belge-Prince-Henri.

Extension des tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations de chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

1^{er} — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *minerais et pyrites de fer*, ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs* entre les stations belges et celles du chemin de fer Prince-Henri.

Service Néerland-Prince-Henri.

1^{er} janvier. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises en grande vitesse et en petite vitesse par charges incomplètes et d'un tarif spécial pour le transport des *pierres* et de la *chaux* entre les stations du chemin de fer Prince-Henri, d'une part, et certaines stations des chemins de fer néerlandais et de Liège à Maestricht, d'autre part.

Service-Franco-Belge-Nord.

4 juillet. Introduction de « Le Vieux Campinaire (puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux*, au départ de la Belgique vers les gares de la Compagnie du Nord-Français.

- 1^{er} septembre. Extension au service Franco-Belge-Nord des prix prévus aux tarifs spéciaux nos 6^{bis} et 7^{bis} intérieur et mixtes pour les transports de *produits métallurgiques*, de *verreries* et de *verres à vitres*.
- 1^{er} — Extension au service Franco-Belge-Nord des prix du tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports de *blende*, *calamine*, *castine*, *dolomie*, *minerais de fer*, *minerais de plomb*, *minerais non dénommés (minerais d'argent, etc.)*, *pyrites de fer*, *pyrites grillées*, *résidus de pyrites*, *scories de forges et de laminoirs*.
- Service Franco-Belge-Anzin.
- 1^{er} — Introduction de « Le Vieux Campinaire (puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux*, au départ de la Belgique vers les gares de la Compagnie d'Anzin.
- 1^{er} septembre. Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix prévus aux tarifs spéciaux nos 6^{bis} et 7^{bis} intérieur et mixtes pour les transports de *produits métallurgiques*, de *verreries* et de *verres à vitres*.
- 1^{er} — Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix prévus au tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports de *blende*, *calamine*, *castine*, *dolomie*, *minerais de fer*, *minerais de plomb*, *minerais non dénommés (minerais d'argent, etc.)*, *pyrites de fer*, *pyrites grillées*, *résidus de pyrites*, *scories de forges et de laminoirs*.
- Service Belge-Suisse (*Trafic avec la Suisse orientale.*)
- 1^{er} — Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la Vallée de la Töss et de l'Union-Suisse.
- 15 novembre. Application des prix du tarif exceptionnel n° 16 (fascicules III et V) aux marbres bruts en blocs.
- Service Belge-Suisse (*Trafic avec les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la Vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois, du Jura-Simplon et du Gothard.*)
- 15 août. Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la Vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois et du Jura-Simplon.
- 1^{er} septembre. Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations du chemin de fer du Gothard.

Service Belge-Bavarois.

15 mars. Extension à deux stations belges du tarif exceptionnel Belge-Bavarois, applicable aux transports de *bois*.

15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel applicable aux transports de *houille*, etc.

1^{er} septembre. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels applicables à *certaines marchandises*.

Service Belge-Austro-Hongrois.

1^{er} juillet. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels à prix réduits, applicables à *certaines marchandises* du trafic de transit maritime entre les stations belges desservant des ports de mer et Terneuzen, d'une part, et les principales stations de l'Autriche-Hongrie, d'autre part.

1^{er} — Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels et extension de ceux qui existent, à diverses stations nouvelles.

Service Belge-Italien.

15 août. Extension à une nouvelle station belge du tarif exceptionnel pour *houille*, *coke*, etc.

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LES SERVICES DES TRAINS.

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

Des trains nouveaux destinés, soit à conduire les ouvriers le matin à leur travail, soit à les ramener chez eux à la fin de la journée, ont été organisés sur les sections de : Manage à Écaussines (sud), — Luttre à Manage, — Baulers à Fleurus, — Mettet à Ermeton-Furnaux, — et Braine-le-Comte à Écaussines-Sud.

Le train n° 2,100, qui partait le matin de Châtelineau pour Sombreffe à 4 heures 5 et qui était fort peu utilisé à cette heure trop matinale, a été dirigé sur Namur à partir du 5 janvier 1892. Son départ a été fixé à 10 heures 10 du soir, ce qui a permis de donner satisfaction à de nombreuses demandes et d'augmenter les recettes.

Les relations de l'Italie et de la Suisse avec la ville de Liège ont été améliorées, depuis le 1^{er} mai, par la création de correspondances directes à Jemelle, permettant aux voyageurs, partant de Bâle à 9 heures 11 du soir et à 9 heures 20 du matin, d'arriver à Liège respectivement à 8 heures 19 du matin et à 8 heures 16 du soir, tandis qu'auparavant, ils ne pouvaient être rendus dans cette ville qu'à 10 heures 2 du matin et à 9 heures 29 du soir.

Une nouvelle correspondance a été établie, depuis le 1^{er} mai, entre Namur et la section de Jemelle à Arlon, par la création du train n° 782, partant de la première de ces stations à 5 heures 57 du matin et arrivant à Jemelle à 5 heures 12 en coïncidence avec le train n° 702, partant vers Arlon à 5 heures 45 du matin.

A dater de la même époque, et par suite de l'ouverture de la section d'Anhée-Jonction à Dinant, les trains de voyageurs qui circulaient entre Tamines et Anhée-Jonction et vice-versa ont été prolongés jusqu'à Dinant.

Depuis le 1^{er} juin, la création d'un train nouveau sur la ligne de Landen à

Gembloux a amélioré notablement les communications entre les localités desservies par la ligne précitée et Nivelles, leur chef-lieu d'arrondissement. Ce train part de Landen, sous le n° 1529, à 6 heures 48 du matin, et arrive à 7 heures 49 à Gembloux, où les voyageurs trouvent une correspondance permettant d'arriver à Nivelles, via Ottignies, à 9 heures 29 du matin.

A la même date, une nouvelle correspondance a été établie dans la matinée entre Liège et Paris, de commun accord avec la C^{ie} du Nord-Français. Cette mesure permet aux voyageurs de Liège de partir à 5 heures 50 du matin et d'arriver à Paris à midi 55.

Pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, les trains express n°s 140 et 147, partant respectivement de Bruxelles-Nord à 7 heures 16 du matin, et de Luxembourg à 5 heures 55 du soir, ont été dédoublés sur le parcours de Bruxelles-Nord à Arlon et vice-versa. Cette organisation a eu pour effet d'imprimer une marche plus régulière aux trains n°s 140 et 147 qui étaient fréquemment surchargés pendant les étés précédents, et elle a contribué à améliorer les relations internationales, par la Belgique, entre l'Angleterre, la Suisse et l'Italie.

Le service vers les stations balnéaires de notre littoral a été notablement amélioré pendant la période d'été, et il a répondu d'une manière très satisfaisante aux besoins du trafic.

C'est ainsi que, pour faire disparaître l'encombrement qui s'était produit les années précédentes dans la station de Bruges, par suite du transbordement des voyageurs de la ligne vers Heyst, des voitures directes pour Heyst ont été ajoutées aux trains de luxe n°s 127 et 128, partant respectivement de Bruxelles-Nord à 4 heures 55 du soir, et d'Ostende à 7 heures 15 du matin.

Dans le même but, des trains express ont été organisés entre Bruxelles-Nord et Heyst et vice-versa.

Un service de voitures directes pour les voyageurs de 5^e classe en service international a été établi par les trains 64 E. B. - 16 Nord - 152 E. B. - 16 et 18 Nord, et 5 Nord - 155 E. B. - 5^{bis} Nord - 73 E. B., partant respectivement d'Herbesthal pour Paris à minuit 49, et de Paris pour Herbesthal à 7 heures 30 du matin.

Afin d'améliorer les relations existant entre la Belgique et l'Angleterre, via Ostende, d'une part, et entre la Belgique, la France et l'Angleterre, via Calais, d'autre part, il a été créé un service de voitures directes pour les voyageurs de 5^e classe en service international :

1° par les trains 11, 74/104 partant respectivement de Bruxelles-Nord pour Ostende à 5 heures 14 du soir, et d'Ostende pour Bruxelles-Nord à 5 heures 25 du matin ;

2° par les trains 180 Nord - 182 E. B., 188 Nord - 186 E. B., partant de Calais pour Bruxelles à 1 heure 15 du matin et à midi 18, et par les trains 181 E. B. - 185 Nord, 185 E. B. - 195 Nord, partant de Bruxelles pour Calais à 7 heures 58 du matin et 8 heures 10 du soir.

Un voiture de 5^e classe a été ajoutée, pendant l'hiver, au train 74 entre Verviers et Ostende.

Auparavant, les voyageurs de 5^e classe, qui devaient partir de Verviers, Liège, Ans et Louvain par le train 76, respectivement à 5 heures 25, 4 heures 9,

4 heures 28 et 5 heures 58 du soir, ne pouvaient plus arriver à Ostende assez tôt pour atteindre le soir même la malle vers Douvres, ce qui leur est possible actuellement, en utilisant le train 74 qui précède de quelques minutes le train 76 entre Verviers et Louvain. En outre, les voyageurs de 5^e classe originaires des stations indiquées plus haut, qui se rendaient par le train 76 à Gand, à Bruges et à Ostende, partiront à peu près à la même heure par le train 74 et arriveront à destination environ 3 heures plus tôt.

Les voyageurs originaires de Bruxelles pour Jemelle et Arlon sont admis, pendant l'hiver, au train n° 146 partant à 6 heures 24 du soir pour Bâle.

Ils peuvent ainsi quitter Bruxelles une heure plus tard que lorsqu'ils étaient obligés d'utiliser le train précédent 144.

Lorsque, par suite de retard au train 75 partant de Bruxelles-Nord à 5 heures 55 du soir, il n'était plus possible d'atteindre à Herbesthal la correspondance du train 11 allemand, partant à 9 heures 32 du soir, les voyageurs en destination de l'Allemagne ne pouvaient continuer leur voyage, au départ de Verviers, qu'à 2 heures 3 du matin.

Pour remédier à cet inconvénient, il a été entendu avec la Direction Royale « Rive gauche du Rhin » qu'en cas de correspondance manquée avec le train allemand, le train 75 continuerait, en train spécial, directement jusqu'à Cologne.

Lorsque le train international 4 allemand, partant de Cologne à 8 heures 50 du matin ne pouvait arriver à Verviers qu'avec plus de 20 minutes de retard, le train belge correspondant était expédié de Verviers à son heure obligée, sans la correspondance. Il en résultait que la voiture-poste venant d'Herbesthal et les voyageurs arrivant d'Allemagne devaient attendre à Verviers le train suivant. D'accord avec l'administration du chemin de fer « Rive gauche du Rhin, » à Cologne, un train spécial organisé aux frais de cette administration conduira, à l'avenir, en pareil cas, de Verviers à Bruxelles, la voiture-poste et la correspondance d'Allemagne.

Lorsque la malle quittant Douvres à 10 heures 15 du soir arrivait à Ostende avec un retard trop considérable pour que le train n° 104 pût être expédié à 4 heures 8 au plus tard, le train facultatif n° 85, partant d'Ostende (quai) à 4 heures 23 du matin et transportant la correspondance d'Allemagne, était mis en marche entre Ostende et Louvain, via Termonde, pour autant qu'il pût être expédié à 4 heures 34 du matin, délai extrême. Il s'en suivait que la correspondance de l'Angleterre pour l'Allemagne était manquée chaque fois qu'elle n'arrivait pas à Ostende en temps utile pour pouvoir être réexpédiée à 4 heures 54 du matin, au plus tard. Il a été constaté que la susdite correspondance serait encore assurée chaque fois qu'elle pourrait être réexpédiée d'Ostende (quai) à 4 heures 55 au plus tard, si, au lieu de la remettre à Louvain au train n° 67, on la faisait suivre jusqu'à Herbesthal par le train n° 85 prolongé sur le parcours de Louvain à Herbesthal. — Cette modification à l'itinéraire du train n° 85 a été réalisée. La correspondance de l'Angleterre pour l'Allemagne est ainsi assurée dans de meilleures conditions qu'auparavant.

Le train n° 187 partant de Bruxelles à 10 heures 55 du matin en correspondance avec Calais, continue en train spécial sur le parcours de Tournai à Lille, chaque fois qu'il ne peut arriver à temps dans la première de ces stations pour

remettre la correspondance, dans les conditions normales, au train du Nord. — Une trop longue attente à Tournai est ainsi épargnée, dans l'occurrence, aux voyageurs pour au delà de la frontière.

La convention avec le chemin de fer de la Flandre Occidentale, pour la circulation de voitures directes entre Bruxelles-Poperinghe-Ilazebroek, a été dénoncée. Cette dénonciation a eu pour effet de faire cesser la circulation, dans les trains de l'État, des voitures de la Flandre Occidentale non appropriées au frein Westinghouse, et d'assurer plus complètement la sécurité du service de ces trains.

Les trains à vide exclusivement composés de matériel à voyageurs seront dorénavant assimilés aux trains de marchandises, au point de vue des conditions de charge et de remorque, sous la réserve que lorsqu'il sera fait usage d'une machine d'allège, celle-ci ne pourra pas être placée en queue du train. Les trains composés de matériel à voyageurs à vide pourront ainsi comprendre plus de véhicules, ce qui permettra de réduire le nombre de convois.

Dans les trains lourds assimilés aux trains légers, le véhicule de choc devait être rétabli entre le moteur et les voitures lorsque la composition du train dépassait 5 véhicules. Ces trains ont été mis sur le même pied que les trains légers lesquels ne doivent avoir obligatoirement un véhicule de choc que lorsqu'il entre plus de 7 véhicules dans leur composition.

Les véhicules qui étaient dépourvus d'un porte-lanterne à poste fixe ont été munis d'un support auquel on peut adapter un porte-lanterne amovible. Les stations de formation de trains ont été pourvues d'un certain nombre de porte-lanternes amovibles.

Ces dispositions ont pour effet de mettre les services d'exécution en mesure de placer toujours la lanterne de sûreté sur le dernier véhicule du train, conformément aux prescriptions réglementaires.

Indépendamment des 16 voitures de luxe, construites spécialement pour le service international, l'Administration a mis en service, en 1892, 15 voitures mixtes de grande capacité, munies de water-closet. Ces voitures sont également utilisées dans les trains internationaux.

Les stations de Blankenberghe, Heyst et Nieuport (Bains) ont été pourvues de tableaux destinés à annoncer au public les retards de plus de 50 minutes, leurs causes et, le cas échéant, leurs conséquences.

De nouvelles séries de billets-suppléments destinés à desservir les relations en wagons-lits ont été créées pour le parcours de :

Calais-Verviers ;	Blandain-Cologne ;
Paris-Verviers.	Charleroy-Cologne.

Ces nouveaux suppléments ont pour but d'éviter aux voyageurs l'obligation de payer à la Compagnie des wagons-lits une part de taxe afférente à des parcours que ces voyageurs n'effectuent pas. Exemple : Un voyageur prenant place à Charleroy dans un wagon-lits pour Cologne devait anciennement payer la taxe afférente au parcours non effectué par lui de Paris à Charleroy, soit 15 francs. Actuellement, le même voyageur ne doit plus payer que 8 francs, prix du supplément Charleroy-Cologne.

Les wagons-lits entrant dans la composition des trains de Bruxelles à Calais

partant de Bruxelles à 7 heures 58 du matin et à 2 heures 25 du soir, effectuent leurs parcours pendant le jour, c'est-à-dire à un moment peu propice. En vue d'arriver à les utiliser plus complètement, la Compagnie des wagons-lits a été autorisée à créer spécialement pour ces services des billets-suppléments à prix réduits.

L'heure du méridien de Greenwich a été introduite, à partir du 1^{er} mai, dans tous les services ressortissant aux Administrations des Chemins de fer, des Postes, des Télégraphes et de la Marine.

Pour compléter l'organisation du service du contrôle des billets de voyageurs et empêcher les fraudes, les gardes-salles d'attente ont été pourvus de pinces au moyen desquelles ils perforent les coupons et impriment sur ceux-ci la date du jour ainsi qu'une marque spéciale permettant de découvrir l'agent qui a effectué cette opération.

Les gardes des trains ont aussi été munis de pinces analogues, de même que les employés chargés de la distribution des billets par les guichets établis à l'intérieur de certaines stations. En outre, tous les agents préposés à la vérification des billets à l'entrée ou à la sortie des voyageurs, ont été mis en possession d'un manuel contenant toutes les instructions sur la matière.

Le système de récolement des coupons à la sortie a été étendu aux stations de Grammene, Aerseele, Thielt et Ypres exploitées en commun par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et par l'État-Belge.

Dans le but de prévenir les abus commis par certains voyageurs qui déplaçaient les plaques mobiles servant à désigner les compartiments réservés aux dames, pour pouvoir prendre place dans ces compartiments, les susdites plaques ont été remplacées par des étiquettes gommées. Des étiquettes de ce genre servent aussi à indiquer les compartiments réservés aux chasseurs et aux personnes qui ne fument pas.

La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée. Dans tous les trains affectés au transport des voyageurs, dans tous les ateliers, stations, haltes et points d'arrêt ont été placées des boîtes de secours composées selon les exigences de la chirurgie moderne.

La réserve de ces boîtes a été constituée de façon à permettre de toujours remplacer immédiatement, dans les stations importantes, celles qui sont envoyées en ravitaillement et d'en pourvoir les trains spéciaux. Sur plusieurs groupes, cette réserve permet aussi de remplacer, dans les mêmes circonstances, les boîtes de secours des stations secondaires, des haltes et des points d'arrêt. La mesure sera progressivement étendue à tous les groupes.

Des dispositions spéciales ont été prises pour garantir contre les tentatives de vols, les valeurs à transporter par chemin de fer et qui doivent séjourner momentanément dans les gares.

Une convention a été conclue avec le Département de la Guerre, pour déterminer les conditions dans lesquelles la coopération des militaires au service des chemins de fer de l'État peut être accordée, en cas d'événements graves ou exceptionnels, tels que : inondations, éboulements, abondance de neiges, refus de service, réjouissances publiques, cérémonies officielles, etc.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les modifications importantes apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer tout particulièrement :

1^o la suppression de l'arrêt à Namur de tous les trains de marchandises de la ligne de Charleroi vers celle d'Arlon et inversement, et le transfert de Namur à Ronet, du point de départ et de destination d'un certain nombre de trains de la dite ligne de Charleroi.

Ces mesures ont eu pour effet de dégager sensiblement la station de Namur et de permettre à l'Administration de tirer un meilleur parti des installations de la station de Ronet ;

2^o l'établissement de correspondances plus directes et plus rapides entre certains trains de messageries et de transbordement, afin de permettre l'arrivée à destination des marchandises de grande vitesse dans les nouveaux délais réglementaires de transport.

Le travail entrepris depuis quelques années dans l'intérêt du repos dominical du personnel a reçu de nouvelles extensions en 1892.

C'est ainsi que le nombre des trains de marchandises supprimés le dimanche — qui était en 1891 de 1,442 trains (45,858 trains-kilomètres) sur 1,621 trains (56,920 trains-kilomètres), s'est élevé en 1892, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire du 1^{er} mars au 15 septembre, à 1,504 trains (47,602 trains-kilomètres) sur 1,639 trains (56,885 trains-kilomètres).

Les mesures prises l'année dernière en vue de protéger le petit bétail contre les actes de cruauté dont il était parfois victime ont encore été étendues.

L'acceptation des veaux, chèvres, cochons et moutons emballés dans des sacs a été interdite et, sauf le cas où ces animaux peuvent être transportés à l'état libre, ils ne sont plus acceptés que dans des caisses ou paniers à claire-voie.

Le chargement et le déchargement du bétail en destination ou en provenance de l'agglomération bruxelloise ont été concentrés dans les stations de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Ouest et dans la gare privée de Cureghem-Anderlecht.

Les animaux des espèces bovine, ovine et porcine destinés à être déchargés dans l'agglomération bruxelloise ne peuvent donc plus être acceptés au transport que pour ces trois gares ; de même, le bétail provenant des marchés de la Capitale ne peut plus, pour être expédié par chemin de fer, être chargé que dans l'enceinte des marchés et abattoirs de Cureghem-Anderlecht, ainsi que dans les stations de Bruxelles-Ouest et de Bruxelles-Midi.

Le beurre frais expédié aux prix et conditions du tarif n^o 2 en service intérieur de l'État et en services mixtes, a été admis au transport par tous les trains de voyageurs (les trains express et les trains-tramways exceptés) et pour toutes les destinations, pendant la période des fortes chaleurs (de mai à septembre inclus).

Les prescriptions relatives au transport par trains de voyageurs des abeilles et de leurs convoyeurs ont été étendues aux relations en services mixtes. Sur les lignes des chemins de fer belges en relations, les abeilles, taxées au prix du tarif n^o 2, sont donc transportées par les trains de voyageurs chaque fois que, étant

donnée l'organisation du service des trains de marchandises sur les lignes à parcourir, cette mesure s'impose pour soustraire les abeilles à l'influence des fortes chaleurs.

Les industriels-propriétaires de serres pour la culture intensive du raisin, des tomates et autres fruits et légumes fins ont été admis, — comme les cultivateurs et les campagnards se rendant aux marchés, — à bénéficier du transport gratuit des produits qu'ils emportent avec eux dans les trains de voyageurs.

Le minimum de poids exigé pour la formation d'un wagon réputé complet a été élevé de 1,800 à 2,000 kilogrammes. Cette mesure a clôturé la série de celles qui ont été prises depuis 1887 dans le but d'arriver à une utilisation plus parfaite du matériel de transport.

Les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux pour l'acceptation des marchandises avaient été fixées comme suit, lors de l'adoption de l'heure du méridien de Greenwich :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 5 heures 45 matin, à 6 heures 45 soir.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 6 — 45 — —

Dans un but de simplification, elles ont été modifiées, savoir :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 6 heures matin, à 7 heures soir

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 7 — — —

Des mesures ont été prises en vue de permettre aux agents commissionnés par le Gouvernement pour la recherche des infractions aux lois et règlements relatifs à la falsification des denrées alimentaires, d'accomplir leur mission dans les gares et dépendances du chemin de fer.

C. Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.

Afin d'épargner aux expéditeurs des courses inutiles, il a été mis en usage un formulaire spécial pour les aviser de la mise à leur disposition du matériel demandé.

Dans le but de faciliter l'arrimage, dans les wagons fermés, des colis qui ne peuvent pas être suffisamment calés par la base, l'Administration a prescrit de munir d'anneaux les parois de ces véhicules.

Quatre wagons ont été appropriés au transport de glace (eau congelée), au départ d'Ostende.

Le nombre de wagons plats appropriés au transport des marbres et pierres en tranches ayant été reconnu insuffisant, a été porté de 13 à 17.

L'effectif des wagons plats de 25 tonnes a également été augmenté de 10 véhicules, à l'effet de mettre cet effectif qui ne se composait que de 5 wagons, en rapport avec le besoin du trafic.

De vieux wagons ont été spécialement affectés, dans les principales gares du réseau, à l'enlèvement des détritiques et balayures provenant du nettoyage de ces gares.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;

2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions :
 5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1^{er}. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1892.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	26	31
1892	44	73,8	524,978	101	32,1	171,431	145	22,4	278,721	17	76	37
Moyennes des treize années . .	61	61.1	389,428	121	29,6	164,575	176	19,6	228,202	22	35	33

Des 145 déraillements et collisions constatés en 1892, 44 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 101 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 145 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 278,714 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

On voit au tableau qui précède que, depuis 1880, l'amélioration est notable.

Cette amélioration doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 145 collisions et déraillements survenus en 1892. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1892.

		1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)		2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	
Nombre de collisions et déraillements.	des trains de voyageurs. .	Collisions . .	57	60	41	25	21	24	9	8	19	15	21	17	14
		Déraillements.	67	65	44	57	59	26	21	51	51	19	29	26	30
	— de marchandises	Collisions . .	116	85	85	64	49	58	42	40	56	61	59	50	52
		Déraillements.	118	89	99	61	42	24	41	55	50	57	65	65	49
Au total		558	295	269	187	151	112	115	114	156	150	174	158	145	

Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.

Matériel roulant.	Rails cassés.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	»	1	»	»	»	1	»	»	2	1	1	1	2
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . .	C.	1	»	2	1	1	»	»	»	»	1	1	1	»	»
		D.	7	8	14	5	5	2	5	1	3	1	6	2	»	»
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	5	5	2	5	»	»	2	2	»	»	»	»	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
		D.	5	4	1	1	2	2	»	»	»	1	1	»	»	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1	5	2	5	1	4	»
	Attelages rompus ou défauts	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	5	2	5	»
		D.	»	5	»	5	»	2	1	2	1	2	1	4	5	»
	Avaries aux essieux	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5	7	»
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.	»	2	»	2	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	6	4	7	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de ban- dages, bris de roues.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	15	16	2	»
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	5	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	9	5	5	4	2	5	2	1	1	1	2	2	5	»
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	C.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»
		D.	19	10	14	4	5	1	5	2	»	2	5	1	4	»
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou don- nant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20	12	16	15	8	9	25	17	18	22	»
		D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20	26	26	28	55	»
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	15	22	9	12	7	24	11	19	»
		D.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	5	1	»
		D.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	»	»	1	»	»	2	»	2	»	»
		D.	2	»	5	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non res- pectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	14	10	»
		D.	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mou- vement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	»	2	4	5	6	5	»	»
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépas- sant pour tout autre motif leur point de stationne- ment habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	5	2	»
		D.	»	2	1	1	5	»	»	»	»	»	1	»	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	10	18	»
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences.	C.	55	45	19	19	16	18	1	15	14	14	19	11	11	»
		D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	9	4	7	»
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	1	»	»
		D.	55	26	50	25	21	15	5	22	55	16	25	18	5	»
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	14	7	4	6	5	1	6	5	11	12	8	9	»
		D.	»	1	1	»	1	2	5	4	6	4	5	10	4	»

C : Collision.
D : Déraillement.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS ET
AUX COLLISIONS DE TRAINS.

Des 145 déraillements et collisions de trains, constatés en 1892, 17 seulement ont fait des victimes, savoir, annexe XXVI.

		1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Voyageurs . . .	{ Tués	2	»	1
	{ Blessés	18	7	15
	{ Contusionnés	56	19	19
	Totaux.	76	26	35
Agents de l'Admi- nistration. . .	{ Tués	»	1	1
	{ Blessés	15	16	15
	{ Contusionnés	22	14	17
	Totaux.	37	31	31
Ensemble.		113	57	66

§ 3. ACCIDENTS AUX PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS
OU COLLISIONS DE TRAINS (ANNEXE XXVII).

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence*, sont :

	1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Tués	4	12	7
Blessés.	34	46	53
Contusionnés	19	15	16
Totaux.	57	71	56

Sur ces 57 voyageurs atteints en 1892, 25 ont été pris en sautant de trains en marche, 3 en circulant dans les stations, 19 lors de la fermeture des portières et 10 dans d'autres circonstances.

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte :

	1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Tuées.	50	55	55
Blessées	25	42	59
Contusionnées	7	5	7
Totaux.	82	102	101

Sur les 50 tués, 29 se sont suicidés, 4 ont été atteints en circulant sur la voie, 15 en franchissant les lignes en dehors des stations, et 4 en les traversant dans les gares.

C. Les agents de l'Administration, victimes d'accidents, s'élèvent au nombre de :

	1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Tués	48	63	74
Blessés	553	558	530
Contusionnés	233	262	160
Totaux.	814	863	564

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.											BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.										
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Dans les stations. (1) .	18	20	13	22	26	13	13	22	20	18	9	510	194	149	161	166	184	522	412	472	524	513
Dans les ateliers. (1) .						»	2	1	2	1	»						15	15	24	12	11	15
En accrochant des véhicules	6	2	2	2	1	2	2	6	5	5	6	47	25	24	20	12	51	37	45	48	59	37
En décrochant les véhicules	8	4	1	»	1	2	»	1	»	2	»	12	14	9	1	4	7	8	10	15	15	12
Gardes-barrières. (2) .	28	18	16	7	7	7	9	7	8	8	11	22	9	6	7	5	6	2	2	5	5	6
Gardes-routes. (2) . .			5	5	4	»	4	1	5	5	4			9	6	1	5	1	4	5	2	4
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	2	2	1	2	»	»	1	»	»	»	»	56	49	22	21	9	12	5	6	18	20	10
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	6	8	7	1	4	2	4	4	8	6	4	69	65	59	55	50	57	80	109	127	127	125
Agents atteints en dehors de tout service.	25	16	15	15	7	5	14	4	12	11	11	18	14	15	9	15	4	9	15	11	7	12
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	18	9	5	8	»	6	4	7	2	5	2	45	26	25	26	26	19	28	25	21	15	22
Agents d'autres administrations.	»	5	5	5	6	4	5	2	2	2	1	»	8	3	11	15	10	8	7	12	19	14
Ensemble : tués, blessés et contusionnés . .	109	84	70	65	56	41	58	55	60	65	48	579	402	299	515	297	550	515	655	742	800	766

L'annexe XXVII donne pour les littéras A, B et C ci-dessus, des détails complets sur l'exercice 1892.

(1) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1882 à 1886.
(2) — — — — — 1882 et 1885,

Résumé pour 1892.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	dans les déraillements et collisions.	2	48	56	76
	par leur imprudence.	4	34	49	57
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	•	45	22	37
	par leur imprudence	48	533	233	814
Personnes ayant circulé sur les voies.		21	23	7	51
Folie, suicide, ivresse, etc.		29	2	»	31
Ensemble pour l'année 1892. . .		404	625	337	4,066

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	188	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	388,592	64,677	119,921	37,911
Moyennes.	137	433	216	786	279,296	93,931	206,156	48,373

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 95 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 60 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 151 voyageurs et 1,953 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,083 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres ; 490 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1892, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 762 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	152
--	-----

Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le Chemin de fer.	14
--	----

Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées.	8
---	---

Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus.	74
--	----

Voyageurs dépourvus de billets réguliers.	297
---	-----

Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	97
--	----

Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	11
---	----

Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	109
---	-----

Total.	762
----------------	--

Les contraventions constatées en 1891 étaient au nombre de 956. Il y a donc eu en 1892 une diminution de 194 contraventions.



3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXIX.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes contruites par l'État belge ⁽¹⁾	10,220	»	10,220
— — des Compagnies ⁽²⁾	1,266,134	201,611	1,467,745
Longueur <i>effective</i> totale exploitée au 31 décembre en 1891 et 1892	1,276,354	201,611	⁽³⁾ 1,477,965

(¹) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par le Grand Central belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(²) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 3,850 mètres et 1,417 mètres.

(³) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. En 1892, la longueur de ces voies communes a été de 178,422 mètres. En 1891, elle était de 173,254 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1892, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.89	"	"	49,669	5.56

Ce réseau se trouve établi :

1 ^o A double voie, sur une éten- due de	216,945	17.00	19,549	9.70	236,492	16.00
2 ^o A simple voie, sur une éten- due de	1,059,411	85.00	182,062	90.50	1,241,473	84.00

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1892, comme en 1891, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,554 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

XXIX. L'annexe XXIX donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchan- dises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.		Différences pour 1892.
		En 1892.	En 1891.	
Voies principales.	Sections belges	1,495,297	1,489,005	+ 4,292
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	+ "
	Ensemble.	1,714,457	1,710,165	+ 4,292
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		521,576	514,512	+ 6,864
Totaux.		2,235,833	2,224,677	+ 11,156

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.68 p. ‰ et les voies accessoires 25.52 p. ‰ du réseau total exploité en 1892. En 1891 ces rapports étaient de 76.87 p. ‰ et de 25.15 p. ‰.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXX. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1891 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.			
	1892	1891	1892	1891	1892	1891	Différences pour 1892.	
Stations	271	270	39	39	310	309	+ ⁽¹⁾ 1	XXX.
Haltes	45	44	13	4	58	48	+ ⁽²⁾ 10	
Points d'arrêt.	60	57	»	»	60	57	+ ⁽³⁾ 3	
Totaux	376	371	52	43	428	414	+ 14	

Les 310 stations existant en 1892 comprennent 115 ⁽⁴⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892. XXX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1892	1891	Différences pour 1892.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	73	72	+ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	185	186	— 1
Totaux.	258	258	»

(1) Point d'arrêt de Seloignes-Monceau du chemin de fer de Chimay, transformé en station en 1892.

(2) Wangenies, établie en 1892 sur le chemin de fer Grand Central belge; Grande-Suisse, Houthem, Maestricht (Boschpoort), Rothem, Saint-Gerlach, Schin-op-Geul, Vaeshartelt, Limmel et Vieux-Fauquemont, existant sur la section de Maestricht à Aix-la-Chapelle et précédemment omises par l'Administration de ce chemin de fer.

(3) *En plus* : Saint-Michel et Cachtem (Flandre Occidentale), Bois-Noël (Grand Central belge) et Taviere-route de Namur (Taviere à Embresin) établis en 1892; chemin de Lairesse (Nord-Belge) créé en 1891 et omis par la Compagnie de ce chemin de fer; — *en moins* : Seloignes-Monceau (chemin de fer de Chimay) transformé en station en 1892, et Anhée-Jonction appartenant au réseau de l'État mais attribué précédemment aux lignes Nord-Belges.

(4) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XXXI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Locomotives		549 ⁽²⁾	540 ⁽³⁾	+ 9
Tenders		549	550	— 1
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules ⁽⁴⁾	à voyageurs.	851 ⁽⁴⁾	835 ⁽⁵⁾	+ 18
	à bagages	462 ⁽⁶⁾	460 ⁽⁶⁾	+ 2
	à marchandises	13,271	13,275	— 2
	pour services divers	55	51	+ 4
Ensemble . . .		14,639	14,617	+ 22

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée ⁽⁷⁾ à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne:	
		En 1892.	En 1891.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽⁸⁾	0.58	0.57
	Tenders.	0.24	0.24

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 24
(3) — 22
(4) — 50
(5) — 21
(6) — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

(7) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (1) ci-dessus].

(8) Y compris les voitures à vapeur.

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1892.	En 1891.
Matériel de transport. (²)	Voitures à voyageurs (¹)	0.64	0.62
	Fourgons à bagages	0.55	0.54
	Wagons à marchandises	9.92	9.93
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	10.95	10.93

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1892, par les trains des chemins de fer concédés. XXXII.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
			SUR LES LIGNES		Ensemble.
			exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs	{	En 1892. . .	6,044,782	98,675	6,143,457
		En 1891. . .	5,735,314	99,775	5,835,089
Différences pour 1892 . . .			+ 309,468	— 1,100	+ 308,368
Trains de marchandises . . .	{	En 1892. . .	3,678,879	11,001	3,689,880
		En 1891. . .	3,725,468	11,193	3,736,661
Différences pour 1892 . . .			— 46,589	— 192	— 46,781
Trains mixtes.	{	En 1892. . .	934,064	28,338	962,402
		En 1891. . .	958,394	27,746	986,140
Différences pour 1892 . . .			— 24,330	+ 592	— 23,738
TOTAUX.	{	En 1892. . .	10,657,725	138,014	10,795,739
		En 1891. . .	10,419,176	138,714	10,557,890
Différences pour 1892 . . .			+ 238,549	— 700	+ 237,849

(¹) Non compris les voitures à vapeur.
(²) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (¹) de la page précédente].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xxxiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1892 et en 1891, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
1 ^{re} classe	589,092	602,595	— 13,503	1,100,149	1,182,819	— 82,670	1.87	1.96	— 0.09
2 ^o —	2,463,407	2,453,035	+ 10,372	2,617,766	2,612,811	+ 4,955	1.06	1.07	— 0.01
3 ^o — et prix réduits.	16,657,128	16,052,202	+ 604,926	8,012,322	7,894,376	+ 117,946	0.48	0.49	— 0.01
Ensemble. . .	19,709,627	19,107,832	+ 601,795	11,730,237	11,690,006	+ 40,231	0.60	0.61	— 0.01

Comparativement aux données correspondantes de 1891, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 3.15 p. % et de 0.34 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1892 est principalement due aux transports effectués sur les lignes Nord belges (250,282 voyageurs en plus), sur le chemin de fer Grand Central belge (194,548 en plus), sur le réseau de la Flandre occidentale (117,234 en plus) et sur la ligne d'Anvers à Gand (90,503 en plus).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes d'Anvers à Gand (79,854 francs en plus), du Grand Central belge (24,168 francs en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (25,770 francs en plus). L'accroissement total des produits aurait été plus grand sans la diminution des recettes des lignes Nord Belges (40,714 francs en moins) et de Malines à Terneuzen (19,781 francs en moins).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	— Voyageurs.	— Francs.
En 1892	13,336	7,936 75
En 1891	12,928	7,909 53
Augmentation en 1892	408	27 22

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1892 et en 1891, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

La répartition proportionnelle par classe de voitures s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1892.	En 1891.	En 1892.	En 1891.
1 ^{re} classe.	2.99 %	3.13 %	9.58 %	10.12 %
2 ^e —	12.50 %	12.84 %	22.52 %	22.55 %
3 ^e — et prix réduits .	84.51 %	84.01 %	68.50 %	67.55 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.57 p. % du produit total de l'exploitation en 1892, et 28.67 p. % en 1891.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Transports	taxés au minimum (colis).	44,539	39,573	+ 4,966	253,286	234,431	+ 21,855
	— au poids (quintaux).	93,048	103,788	— 10,740			

Le produit de ces transports entre pour 0.64 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1892, et pour 0.57 p. % en 1891.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Transports	taxés au minimum (colis).	996,489	968,811	+ 27,678	2,003,771	1,921,550	+ 82,221
	— au poids (quintaux).	1,121,502	1,189,645	— 68,143			

La recette produite par ce groupe de transports forme 3.05 p. % de la recette totale en 1892, et 4.71 p. % en 1891.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xxxiii. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.	
Expéditions {	taxées au minimum (nombre).	422,445	448,019	+ 4,096	23,494,283	24,693,542	-1,199,259
	— au poids . . (tonnes).	15,429,319	15,774,595	-645,276			

Par rapport au chiffre correspondant de 1891, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1892 a diminué de 4.86 p. %. Cette diminution se rapporte notamment au réseau Grand Central belge (752,612 francs en moins) et aux lignes Nord Belges (592,525 francs en moins).

Le produit de cette catégorie de transports représente 59.24 p. % de la recette générale en 1892, et 60.57 p. % en 1891.

§ 5. FINANCES.

xxxiii. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1892.	1891.	Différence pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Groups	210,487	249,711	—39,224	43,726	47,179	— 3,453

La recette des articles de finances correspond à 0.11 p. % du produit total de l'exploitation en 1892 et à 0.12 p. % en 1891.

§ 6. ÉQUIPAGES.

xxxiii. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
116	159	— 43	3,611	4,597	— 986
692	549	+ 143	10,478	13,261	— 2,783
808	708	+ 100	14,089	17,858	— 3,769

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1892 et en 1891.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

XXXIII.

			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
Transports effectués (¹)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	1,686	1,644	+ 42	37,207	36,108	+ 1,099
		— par tête (animaux)	2,915	3,385	— 470			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	7,677	8,576	— 899	289,785	253,266	+ 36,519
		— par tête (animaux)	143,818	135,500	+ 8,318			
Ensemble transports			9,363	10,220	— 857	326,992	289,374	+ 37,618
			146,733	138,885	+ 7,848			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.82 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1892. En 1891 cette proportion était de 0.71 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1892, à fr.	1,795,806	XXXIII.
	en 1891, à	1,880,092	
Diminution en 1892, ... fr.		84,286	

Les produits extraordinaires forment 4.53 p. % de la recette totale en 1892, et 4.61 p. % en 1891.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

XXXIII.

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Voyageurs fr.	11,750,257	11,690,006	+ 40,251
Bagages.	253,286	251,451	+ 21,855
Marchandises	petites	1,921,550	+ 82,221
	grosses.	24,695,542	— 1,199,259
Finances	43,726	47,179	— 3,453
Équipages	14,089	17,858	— 3,769
Chevaux et bestiaux	526,992	289,374	+ 37,618
Ensemble fr.	57,866,584	58,890,940	— 1,024,556
Produits extraordinaires . .	1,795,806	1,880,092	— 84,286
Totaux fr.	59,662,190	40,771,052	— 1,108,842

(¹) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge. Sur les autres chemins de fer ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1892 ont baissé de 2.72 p. %, comparativement à celles qui ont été réalisées en 1891.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1891, celles de 1892 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES		DIFFÉRENCES POUR 1892.	
	EN 1892.	EN 1891.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	4,293,609	4,242,378	+ 81,231	+ 6.70
Chimay	564,725	586,242	— 21,487	— 3.67
Flandre occidentale	2,932,793	2,994,406	— 61,313	— 2.05
Gand-Eecloo-Bruges	698,212	694,677	+ 3,535	+ 0.51
Gand-Terneuzen	586,358	593,315	— 6,957	— 1.17
Grand Central belge.	43,549,021	44,217,520	— 698,499	— 1.56
Hasselt-Maeseyck.	463,844	468,915	— 5,101	— 3.02
Liège-Maestricht	4,266,962	4,244,921	+ 25,041	+ 2.02
Liégeois-Limbourgeois.	2,478,528	2,442,370	+ 36,158	+ 1.48
Malines-Terneuzen	4,222,451	4,233,624	— 11,173	— 0.91
Nord belge.	44,694,977	45,132,904	— 437,927	— 2.89
Taviers-Embresin.	41,274	45,543	— 4,269	— 9.37
Termonde-Saint-Nicolas.	499,466	207,547	— 8,081	— 2.72
TOTAUX. . .	39,662,490	40,771,032	— 4,108,842	— 2.72

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1892.		En 1891.
Voyageurs	29.57	100. "	28.67
Bagages.	0.64		0.57
Marchandises { petites	5.05		4.71
	grosses.		60.57
Finances	0.11		0.12
Équipages	0.04		0.04
Chevaux et bestiaux	0.82		0.71
Produits extraordinaires.	4.55		4.61

V.

Dépenses d'exploitation.

xxxiii. L'annexe XXXIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1892.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1891.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1892.	
	EN 1892.	EN 1891.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	794,773	765,905	+ 28,868	+ 3.77
Chimay	443,318	408,470	+ 4,848	+ 4.19
Flandre occidentale	4,700,428	4,760,017	— 59,889	— 3.40
Gand-Eecloo-Bruges.	404,767	403,329	+ 4,438	+ 0.36
Gand-Terneuzen	348,897	345,510	+ 3,387	+ 4.07
Grand Central belge.	7,406,994	7,370,758	+ 36,236	+ 0.49
Hasselt-Maeseyck	464,293	469,881	— 5,588	— 3.29
Liège-Maastricht	704,596	691,308	+ 43,288	+ 4.92
Liégeois-Limbourgeois.	4,670,256	4,731,493	— 60,937	— 3.52
Malines-Terneuzen	688,800	703,672	— 44,872	— 2.44
Nord belge	6,001,386	6,345,021	— 343,635	— 5.42
Taviers-Embresin	22,033	24,376	+ 657	+ 3.07
Termonde-Saint-Nicolas	438,655	439,862	— 4,207	— 0.86
Totaux. . .	20,428,896	20,826,302	— 397,406	— 4.90

Le décroissement des dépenses en 1892, par rapport à celles de 1891, est donc de 397,406 francs ou de 4.90 p. %.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1892, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . .	1,477 ^k .965	1,477 ^k .965	»	
Parcours kilométrique des trains.	40,795,759 ^k	40,557,890 ^k	+ 237,849 ^k	XXXII.
Recettes brutes fr.	59,662,490	40,771,052	— 1,408,842	XXXIII.
Dépenses d'exploitation	20,428,896	20,826,502	— 397,406	
Recettes nettes fr.	49,233,294	19,944,750	— 711,456	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-				
tation au total général des recettes	51.51 p. %	51.08 p. %	+ 0.43 p. %.	

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Recette fr.	26,855 67	27,585 93	— 750 26
Dépense	43,822 51	44,091 20	— 268 89
Bénéfice	43,013 56	43,494 73	— 481 57

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Recette fr.	5.6739	5.8617	— 0.1878
Dépense	4.8923	4.9726	— 0.0803
Bénéfice	4.7816	4.8891	— 0.1075

VII.

Personnel.

xxxiv. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1891 :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,506	2,454	+ 52
Agents divers et ouvriers	8,218	8,230	— 12
Totaux.	10,724	10,684	+ 40

VIII.

Accidents.

xxxv. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1892, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1891, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	»	4	5	6
Ensemble.	En 1892. . .	»	4	5	6
	En 1891. . .	4	»	»	4
Différences pour 1892. . .		— 4	+ 4	+ 5	+ 5

B. Par le fait des victimes
(imprudence, suicide, etc.)

{ Voyageurs.
 Agents des Compagnies.
 Personnes étrangères au service . .

Ensemble. { En 1892. . .
 En 1891. . .

Différences pour 1892. . .

TOTAUX . . { En 1892. . .
 En 1891. . .

Différences pour 1892. . .

NOMBRE DE VICTIMES			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
3	7	»	40
40	46	2	28
40	3	»	43
23	26	2	51
35	28	2	65
— 42	— 2	»	— 44
23	27	7	57
36	28	2	66
— 43	— 4	+ 5	— 9

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1892 et 1891, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1892.	En 1891.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	96	67
Entraves apportées à la circulation des trains	47	20
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	7	2
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	3	9
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . .	81	84
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	22	22
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	4	4
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	7	8
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	»	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	»
Totaux. . .	236	213
Augmentation en 1892. .	23	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1892, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

- Établissement de 1,750 mètres cubes de remblais, à la station de la Tête-de-Flandre.
- Installation de signaux fixes aux points d'arrêt de Melsele, Seveneeken et Destelbergen.
- Établissement de 183 mètres carrés de pavage, à la station de la Tête-de-Flandre, et de 90 mètres carrés, à la place de stationnement de Loochrity.
- Acquisition de 2 locomotives.
- Construction de 2 voitures de deuxième classe et de 2 voitures de troisième classe (nouveau modèle).
- Transformation de 2 voitures de deuxième classe et de 1 voiture de troisième classe (ancien modèle), respectivement en voitures de troisième classe et en wagon de secours.
- Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le railway de l'État belge pour les relations en services mixtes et internationaux.

Chimay.

- Renouvellement de 1,338 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier Vignole de 30 kilogrammes par mètre courant.
- Remplacement de 5,486 billes en chêne non préparées par des traverses en chêne créosotées de plus fortes dimensions.
- Installation d'appareils de signaux à distance nouveau modèle, en fer, en remplacement d'appareils en bois.

Flandre occidentale.

- Renouvellement de 7,326 mètres courants de voie en rails de fer au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres pesant 38 kilogrammes par mètre courant.
- Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 25,991 plaques d'assise en acier.
- Établissement de 684 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations d'Ypres, Iseghem, Roulers, Ledeghem, Dadizeele, Wervicq et Zonnebeke.
- Remplacement de deux barrières à lisses en bois par des barrières roulantes en fer à la station de Rumbeke.
- Construction d'un auvent vitré pour les voyageurs et d'un abri en plate-forme pour les marchandises, à la station de Comines.
- Établissement d'une jauge de chargement, en fer, à la station de Thourout.
- Extension des réservoirs et des appareils du service hydraulique à la gare de Menin.
- Établissement d'un bassin de retenue pour former une réserve d'eau assurant le service hydraulique de la gare d'Ypres.
- Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à St-Michel et à Cachtem.
- Augmentation de l'effectif du matériel à voyageurs : de 1 voiture mixte de première et de deuxième classe, 3 voitures de deuxième classe et 4 voitures de troisième classe, toutes à couloir central.
- Organisation du service de récolement des coupons à la sortie des stations de Rumbeke, Meulebeke, Aerseele, Grammene et Thielt.

Adoption des prix des billets simples et des billets aller et retour applicables au railway de l'État.

Mise en vigueur d'un tarif pour les abonnements ordinaires.

Adhésion à plusieurs tarifs spéciaux et à certaines conditions réglementaires applicables aux transports de marchandises en services intérieur, mixtes et internationaux.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 2,768 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres.

Remplacement de 4,025 billes en sapin par des traverses en chêne.

Installation de 2 barrières roulantes en fer, en remplacement de barrières à lisses en bois, au grand passage à niveau dans la station d'Eecloo.

Établissement d'une voie de garage de 100 mètres courants dans la station de Steenbrugge, et de nouveaux heurtoirs dans les stations d'Eecloo et de Wondelgem.

Placement de nouveaux signaux et appareils d'enclanchement à la station de Gand.

Construction de 6 wagons fermés de 10 tonnes.

Grand Central Belge.

Mise en œuvre de 10,137 rails en acier en remplacement de rails en fer.

Établissement de 1,698 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Bouffoulx, Budel, Florival, Vireux, etc.

Construction d'un bâtiment des recettes à la halte de Florival et d'un hangar aux marchandises à la station de Montigny-sur-Sambre.

Agrandissement du hangar aux marchandises de la station de Ransart.

Extension du terre-plein de chargement de la gare de Court-Saint-Étienne.

Installation d'un pont à bascule dans les stations de Héverlé, Laneffe et Fraire.

Application du frein vacuum automatique continu et du chauffage continu à l'eau chaude, à 70 voitures pour voyageurs et à 17 fourgons pour bagages.

Mise en service de 2 locomotives-tenders et de 9 voitures à voyageurs de construction spéciale pour les trains-tramways.

Création à Wangenies d'une halte pour le service des voyageurs.

Ouverture au service public pour le transport des marchandises des tarifs nos 1, 2 et 3 (charges complètes et charges incomplètes) de la halte de Florival.

Hasselt à Maeseyck.

Mise en œuvre de 428 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,315 billes en sapin et de 2,115 billes en chêne par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Création d'une halte pour le service des voyageurs et des bagages à Genck (Kneipp).

Mise en vigueur de nouveaux tarifs pour le transport en service intérieur des voyageurs, bagages, marchandises, valeurs, tapissières, équipages, chevaux et bestiaux.

Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le railway de l'État Belge en services mixtes et internationaux.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 4,588 mètres courants de rails en acier en substitution de rails en fer.

Remplacement de 3,500 billes en chêne par des traverses de même nature, mais de plus fortes dimensions.

Établissement d'une nouvelle voie de garage de 360 mètres courants à la station de Visé.
Remplacement de 11 changements de voie et de 5 croisements en fer par des appareils en acier.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction d'une locomotive.

Remise à neuf d'une locomotive et d'un fourgon pour train-tramway.

Placement de 160 persiennes en bois aux voitures des trains-tramways.

Remplacement des bandages de 6 paires de roues de locomotives, de 8 paires de roues de tenders et de 22 paires de roues de voitures et de wagons.

Placement de nattes, pendant l'hiver, dans les coupés des trains-tramways.

Remplacement de 25 chaufferettes par des appareils d'un modèle perfectionné.

Mise en vigueur : 1° de tarifs exceptionnels pour les transports de houille, coke et briquettes entre les stations belges du railway de Liège à Maestricht et les chemins de fer Louis de Hesse, Mein-Neckar, du Palatinat, de l'État Bavarois et de la Direction royale de Francfort-s/Mein; — 2° de 2 tarifs exceptionnels provisoires pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon des stations belges du railway de Liège à Maestricht vers certaines gares du nord de la Belgique.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction d'une voie, d'un quai et d'une rampe de chargement à la station de Liers.

Établissement de 130 mètres courants de voies de sûreté à la gare d'Ans (Liégeois-Limbourgeois).

Installation du block-système sur la section d'Ans (État) à Ans (L.-L.).

Établissement d'enclanchements des signaux et des excentriques de la station d'Ans (L.-L.) vers Rocour et vers Ans (État).

Installation de sémaphores pour protéger 2 passages à niveau de la ligne d'Ans à Flémalle.

Construction d'un bâtiment des recettes à la halte de Villers-Juprelle.

Malines à Terneuzen.

Construction de 142 mètres courants de nouvelles voies de service à Hulst, et de 206 mètres courants à Eigenloo.

Application, à une locomotive, du foyer Belpaire et du frein à vapeur.

Acquisition d'une grue roulante, d'une machine raboteuse à main et d'une machine limeuse.

Nord Belge.

Pose d'une seconde voie principale entre les stations d'Anhée et de Dinant.

Établissement ou modification de voies dans les gares d'Engis, Kinkempois et Lobbes.

Installation du block-système entre les stations de Flémalle-Haute et Liège-Guillemins.

Consolidation des parties métalliques de 2 ponts à Namur.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses en bois de 2 passages à niveau.

Remplacement de 2 plates-formes de 3^m40 de diamètre par des plaques tournantes de 4^m20 à la halte de Java.

Reconstruction, développement ou amélioration des installations, clôtures, etc., des gares d'Amay, Engis, Erquelinnes, Flémalle-Grande, Frameries et Quévy.

Établissement d'un trottoir le long de la gare de Liège-Longdoz (rue Libotte).

Allongement des quais à voyageurs de la station de Hourpes et agrandissement de la surface du quai découvert de la gare d'Ougrée.

Substitution d'un pavage à l'empierrement de la cour aux marchandises à Namèche; contruction d'aqueducs et établissement de conduites pour l'assainissement de cette cour.

Installation d'un appareil destiné à réchauffer les chaufferettes à la gare de Mons.

Remplacement d'un treuil de 10 tonnes par un treuil roulant de 15 tonnes à la gare de Labuissière.

Installation d'un dépôt pour machines et établissement de l'éclairage électrique à la gare de Huy.

Construction : 1° de 2 tapissières pour le transport de meubles à domicile ; — 2° de 25 wagons fermés de 10 tonnes avec guérite pour frein à main, en remplacement de wagons de 6 et de 10 tonnes.

Organisation d'un nouveau train express de Liège pour Paris.

Prolongement du parcours d'un train de Flémalle jusqu'à Namur et fixation à Namur, au lieu de Flémalle, du point de départ d'un autre train.

Admission des ouvriers abonnés à la semaine dans 6 trains journaliers.

Distribution de billets pour voyageurs aux points d'arrêt de Hourpes et d'Erquelinnes-Village.

Ouverture de la halte pour voyageurs de Tailfer au service des bagages.

Mise en vigueur ou création : 1° d'un nouveau tarif spécial de voyageurs pour les abonnements en services mixtes ; — 2° d'un tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de houille en destination de certaines stations du nord du pays sans emprunt des lignes du Grand Central belge ; — 3° d'un tarif exceptionnel provisoire pour les transports de houille en destination de certaines gares du nord du pays avec emprunt des lignes du Grand Central belge ; — 4° d'un tarif exceptionnel pour les combustibles expédiés par quantités de 150 tonnes, des stations du Nord Belge vers Givet.

Rétablissement de la réduction de 50 % accordée aux envois effectués pour le compte des Départements ministériels.

Publication : 1° de nouvelles conditions réglementaires pour les transports internationaux, par suite de la convention de Berne ; — 2° d'un nouveau tarif intérieur Nord Belge pour le trafic des marchandises, ensuite de la nouvelle loi sur les contrats de transport.

Taviers à Ambresin.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant d'un fourgon à bagages.

Agrandissement de la halte de Branchon pour le transbordement des marchandises.

Termonde à Saint-Nicolas.

Réfection de 2,250 mètres courants de voies en rails de fer de 6 mètres au moyen de rails d'acier de 9 mètres.

Construction de 2 nouvelles chaudières de locomotives.

Remise à neuf des voitures à voyageurs de première classe.

Organisation de deux nouveaux trains mixtes et réorganisation du service des trains de marchandises.

Classement plus favorable de diverses marchandises transportées en services mixtes et internationaux.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale des

		SOMMES TOTALES
<i>Lignes construites :</i>		
Constructions faites directement par l'État. fr. 404,484,399 09	}	568,800,236 94
Constructions faites à forfait pour l'État (*). 455,935,472 36		
Parachèvement y relatif. 8,680,365 49		
Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes.		48,213,755 51
Matériel roulant pour l'ensemble du réseau exploité		217,974,502 45
<i>Lignes rachetées :</i>		
Rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. 422,638,677 46	}	489,661,149 06
Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise 42,500,000 »		
Parachèvement y relatif. 54,522,474 90		
Reprise de leur matériel		67,071,388 24
<i>Lignes concédées exploitées moyennant part de recettes :</i>		
Parachèvement de ces lignes		8,463,552 41
<i>Divers :</i>		
Travaux de premier établissement, payés sur le Budget avant 1887 (¹)		41,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (²) { Au 1 ^{er} janvier 23,828,772 96	}	24,990,429 27
{ Augmentation en 1892. 1,161,656 31		
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation (³). 25,324,701 38	}	433,044,064 58
Intérêts des soldes annuels <i>actifs</i> (³). 107,719,363 20		
Recettes brutes de l'exploitation (⁴).		3,165,138,936 76
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (⁴).		4,876,109 72
Ensemble fr.		4,709,324,563

(¹) Voir annexe VI.
(²) — — XXII.
(³) — — VII.
(⁴) — — IX et X.
(*) Déduction faite de fr. 4,175,291-16, voir p. 4.

ine jusque fin 1892.

PASSIF.

			SOMMES TOTALES.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886.	fr. 43,640,992 21	67,255,924 29
	à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887.	23,424,289 67	
	à 3 1/2 p. %, des capitaux utilisés depuis le 1 ^{er} janvier 1887 . .	490,642 44	
à amortir.			4,291,743,661 90
Capital utile, base des charges (voir pp. 4 et 5)			fr. 4,358,999,586 49
Capitaux engagés dans les travaux en cours (annexe II).			5,349,891 33
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).			5,835,407 09
			41,184,998 42
Capital de premier établissement (voir actif) . . .fr.			4,370,484,584 64
Dépenses des capitaux utiles (1).			4,089,088,188 02
Des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (1).			468,921,271 46
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1).			40,146,533 83
			1,269,795,516 88
Primes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation (1).			4,639,518 57
			4,276,662,223 46
Dépenses des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement des rails (1).			460,625 87
Dépenses honorifiées au Trésor pour liquidations mensuelles des produits de recettes, et trimestrielles pour les redevances (1).			4,835,276 85
			6,866,706 28
Dépenses à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1839 à 1858 (1).			4,570,803 56
Dépenses d'exploitation (annexe VI)			fr. 4,859,469,665 23
Total du passif.			fr. 4,506,316,473 »
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation (voir actif) fr.	41,090,438 79	(2) 203,008,090 73
	Renouvellement des approvisionnements.	24,990,429 27	
	Soldes actifs accumulés (2)	466,927,222 67	
Ensemble.			fr. 4,709,324,563 73

(1) Annexe VII.

(2) Savoir :

Soldes des comptes d'intérêts (135,044,064-58 — 6,866,706-28)	fr. 126,177,358 30
Recettes nettes (3,170,015,046-48 — 1,859,469,665-25) = ...	fr. 1,310,545,381 25
Charges des capitaux	1,269,795,516 88

Excédent du compte d'exploitation (p. 9) fr. 40,749,864 57

Total conforme. fr. 166,927,222 67

(En ajoutant à la somme de fr. 203,008,090-73, celle de fr. 67,255,924-29 représentant l'amortissement, le solde s'élèverait à 0,264,015-02. Mais déduction faite des intérêts en compte courant ci-dessus (soit fr. 126,177,358-50 le solde en bénéfice se réduirait à fr. 144,086,656-72 (voir p. 9).

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement, li*

		COUT des LIGNES EXPLOI et de celles en voie de construct
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation.	fr. 346,026,494 32	356,907,238
b) — en construction	5,045,928 80	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,835,107 09	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation (*)	fr. 155,935,472 36	164,615,838
b) Parachèvement y relatif	8,680,365 49	
C. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	489,661,144
b) Parachèvement effectué par l'État	54,522,471 90	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.		8,463,558
E. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)		37,473,611
F. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		9,803,558
G. Acquisition { pour l'ensemble du réseau exploité	fr. 247,974,502 45	285,045,893
de { repris aux compagnies.	67,071,388 24	
H. matériel {		
I. Approvisionnements à pied d'œuvre.		»
J. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) { Lignes en exploitation	fr. 47,909,792 98	48,213,755
— en construction	303,962 53	
Total du capital de premier établissement (2)		fr. 1,370,484,588

(1) Le coût de l'atelier de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première qui comprend tous les ateliers.
(2) Voir détails, annexe XXVIII.
(*) Déduction faite de fr. 4,175,291-16, voir p. 4.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1892.

PASSIF.

		CAPITAUX
		AMORTIS
		ET A AMORTIR.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1).	43,640,992 21
	à 3 ½ p. % des capitaux unifiés fin 1886, soit depuis 1887 (2).	23,124,289 67
	à 3 ½ p. % des capitaux utilisés depuis 1887.	490,642 41
ce à amortir.		1,291,743,661 90
TOTAL engagé dans les lignes exploitées.		1,358,999,586 49
Travaux en cours d'exécution	Capital dépensé	5,045,928 80
	Intérêts intercalaires y relatifs	303,962 53
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (3)	3,725,061 98
	Participation des villes dans divers travaux (3)	391,181 88
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (3)	4,361,892 99
	Travaux abandonnés. { Anvers à Tilbourg	278,449 44
	{ Wavre à Jodoigne	78,521 40
Ensemble. fr.		4,370,184,584 61

Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.
Annexe VIII du Compte rendu de 1887.
Annexe X.

DOIT.

N° III. — COMPTE

Dépenses d'exploitation de 1892. (Évaluation.)	Services communs	fr. 4,386,064 »	82,635,967
	Voies et travaux	49,301,967 »	
	Traction et matériel	37,551,000 »	
	Transports.	22,443,211 »	
	Perception et contrôle des recettes et contrôle des matières.	1,955,725 »	
Reprise sur les recettes d'une somme de fr. représentant la créance irrécouvrable de la Société des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie dans le compte-général de l'administration des finances. (Voir cahier d'observations de la Cour des comptes pour 1890, p. 36 ; et pour 1891, p. 55.			627,102
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1) fr.			57,389,182
			Fr. 140,652,251

(1) Pour les années antérieures, voir annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	{	Intérêts. .fr. 41,445,932 73	46,067,565 26
			{	Amortissem ^t . 4,161,496 95	
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	{	Intérêts. . . 428,691 45	
			{	Amortissem ^t . 31,444 43	
		Capital dépensé depuis 1887 . .	{	Intérêts. . . 3,067,183 31	3,258,832 66
			{	Amortissem ^t . 191,644 35	
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes					4,495,228 91
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. .					500,000 »
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1) . .					47,500 »
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps					45,895 75
Solde pour balance . . .	{	Encaisse de l'exploitation (2)	40,749,864 37		166,927,222
		Intérêts en compte courant (3)	126,177,358 30		
					Fr. 221,312,245

(1) La loi du 24 mai 1882, § 25, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 37,682,508-97 + 57,589,182-25 — 54,521,626-85 = fr. 40,749,864-57.

(3) Savoir : fr. 119,727,113-57 + 5,509,529-79 + 1,004,310-69 — 63,595-75 = fr. 126,177,358-30.

EXPLOITATION. — Exercice 1892.

AVOIR.

Recettes de exploitation.	Voyageurs	fr. 46,343,225 46	
	Tickets d'entrée dans les stations	155,546 40	
	Bagages	1,239,631 41	
	Petites marchandises.	9,486,970 98	
	Grosses marchandises	78,290,858 0	140,564,204 01
	Finances	252,984 36	
	Équipages	66,150 47	
	Chevaux et bestiaux	1,402,107 19	
	Produits extraordinaires (voir détails pp. 48 et 49)	3,326,730 04	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			88,017 35
Fr. (1)140,652,251 36			

(1) Pour les années antérieures, voir annexes IX et X.

Exercice 1892. — Charges et ressources (1).

Solde au 31 décembre 1891 . . .	De l'encaisse de l'exploitation (2).	fr. 37,682,308 97	157,409,422 54
	Des intérêts en compte courant (2).	119,727,113 57	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		5,509,329 79	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1892		57,389,182 23	63,902,822 71
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. \%}}{2}$)		1,004,310 69	
Fr. 221,312,245 25			

(1) Pour ce compte depuis l'origine voir annexe VII.

(2) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1891.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, rectifiés d'après les résultats définitifs.

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892 (1).
Recettes brutes	124,057,764 23	131,525,410 04	136,855,369 87	141,190,895 75	142,736,211 33	139,937,401 88
{ des transports et produits extraordinaires.	79,981 89	87,506 41	64,714 47	60,923 32	80,344 49	88,017 35
{ diverses	3,327,625 69	3,705,813 77	4,231,510 60	4,774,210 24	5,125,458 56	5,509,329 79
Intérêts des soldes actifs (a)	4,005,342 47	4,078,722 54	4,088,597 45	4,001,110 47	4,025,360 72	4,004,310 69
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation (a).	128,470,714 28	136,397,452 76	142,213,492 09	147,027,139 48	148,967,375 40	146,538,789 71
Ressources totales.	66,689,605 26	69,971,328 50	74,714,532 80	84,045,523 46	84,224,514 76	82,635,967 »
Dépenses d'exploitation	457,962 45	13,474 69	447 47	»	»	»
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	4,554,734 73	4,630,024 43	4,885,906 44	5,076,115 53	5,153,667 91	4,993,228 91
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	44,805 77	42,936 02	44,917 01	46,603 51	47,282 09	45,895 75
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	25,846 57	47,500 »	47,500 »	47,500 »	47,500 »	47,500 »
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (a).	42,656,404 45	42,929,463 75	43,334,239 39	43,810,072 02	44,337,486 83	41,975,614 71
Charges des capitaux (2)	3,535,984 89	3,678,530 07	3,831,501 40	3,995,658 65	4,169,474 46	4,350,783 21
{ Intérêts à 3 1/2 p. o/o	117,665,310 52	121,282,957 46	126,832,073 91	136,991,473 47	137,999,625 75	137,020,989 58
{ Amortissement progressif	»	»	»	»	»	»
{ Dépenses totales.	40,805,373 76	45,414,195 30	45,441,418 48	40,035,666 31	40,967,749 35	9,517,800 43
Solde (3)	»	»	»	»	»	»
{ Insuffisance	»	»	»	»	»	»
{ Excédent	6,513,057 94	40,390,095 01	40,150,457 44	4,324,449 41	4,881,712 46	3,067,555 40

Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les lettres (a).

Solde	Insuffisance	»	»	»	»	»
	Excédent	6,513,057 94	40,390,095 01	40,150,457 44	4,324,449 41	3,067,555 40

(1) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) Savoir : 5.7904798 p. o/o jusqu'en 1961, pour les capitaux unifiés fin 1886 (p. 89 de 1887, et 5.663781 p. o/o pendant quatre-vingt-dix ans, pour les capitaux utilisés annuellement depuis 1887. Avant 1887, la charge a été de 4.120775 p. o/o indistinctement.

(3) Pour les années antérieures voir l'annexe VII.

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses
réglées définitivement d'après la loi de comptabilité.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (¹).		DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,957 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	52 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90.8	1,416,982 94	892 24	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	24 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,241,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 46	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,288,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10,013,360 08	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,968 49	48 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,686 41	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 70	153,768 14	23,018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	93,794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,702.1	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,840.8	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	2,975.3	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,045.3	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,100.2	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,144.3	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,171.2	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,187.9	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,198.1	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,906.7	136,855,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,219.8	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3,240.7	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
(2) 1892	3,247.1	139,937,101 88	88,047 35	57,389,182 23	(2)82,635,967 »	»	(2)82,635,967 »	59 02
		3,165,138,936 76	4,876,109 72	1,310,545,381 25	1,859,669,665 23	11,090,438 79	1,848,379,226 44	
		3,170,015,046 48		3,170,015,046 48				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,725,061-98 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — Comptes généraux annuels

ANNÉES.	RESSOURCES.				CHARGES				
	Recettes nettes de l'exploitation. (Voir tabl. VI.)	Intérêts de six mois y relatifs.	Intérêts pleins des soldes actifs accumulés.	TOTAL.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducale.	Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transport en service.
	1.	2.	3.	4.	Intérêts.	Amortissements.	7.	8.	9.
1835	100,515 06	2,010 30	»	102,525 36	32,533 49	982 52	»	»	»
1836	394,458 34	7,889 17	2,760 37	405,107 88	132,307 74	4,029 03	»	»	»
1837	227,886 46	4,557 73	13,511 22	245,955 41	398,152 76	12,228 25	»	»	»
1838	329,651 02	6,593 02	6,934 19	343,178 23	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»
1839	1,199,892 63	23,997 85	»	1,223,890 48	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»
1840	2,277,952 30	45,559 05	»	2,323,511 35	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»
1841	1,812,421 14	36,248 42	»	1,848,669 56	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»
1842	3,022,388 18	60,447 76	»	3,082,835 94	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»
1843	3,634,967 35	72,699 35	»	3,707,666 70	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»
1844	5,270,433 72	105,408 67	»	5,375,842 39	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»
1845	6,114,565 06	122,291 30	»	6,236,856 36	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»
1846	6,446,292 44	128,925 85	»	6,575,218 29	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»
1847	5,274,902 68	105,498 05	»	5,380,400 73	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»
1848	3,445,313 82	68,906 28	»	3,514,220 10	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»
1849	5,127,421 80	102,548 44	»	5,229,970 24	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»
1850	5,911,729 15	118,234 58	»	6,029,963 73	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	»	»
1851	7,729,368 55	154,587 37	»	7,883,955 92	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»
1852	8,912,750 97	178,255 02	»	9,091,005 99	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»
1853	9,732,551 98	194,651 04	»	9,927,203 02	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»
1854	11,456,126 03	229,122 52	»	11,685,248 55	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»
1855	11,565,686 41	231,313 73	»	11,797,000 14	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»
1856	10,066,800 15	201,336 »	»	10,268,136 15	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»
1857	11,078,085 95	221,561 72	»	11,299,647 67	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»
1858	12,418,834 37	248,376 69	»	12,667,211 06	7,986,487 »	430,503 02	1,683,006 08	»	»
1859	13,671,799 97	273,436 »	6,833 66	13,952,069 63	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»
1860	15,413,295 05	308,265 90	153,720 97	15,875,281 92	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»
1861	18,369,295 85	367,385 92	375,465 35	19,112,147 12	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»
1862	17,453,165 01	349,063 30	714,406 94	18,516,635 25	8,304,849 »	515,924 94	2,000,941 10	»	»
1863	18,193,450 61	363,869 01	1,021,403 37	19,578,722 99	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»
1864	18,957,800 75	379,156 02	1,353,222 15	20,690,178 92	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»
1865	18,662,361 44	373,247 23	1,713,837 77	20,749,446 44	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»
1866	14,906,820 93	298,136 42	2,062,857 49	17,267,814 84	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»
1867	15,925,151 02	318,503 02	2,237,194 92	18,480,848 96	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»
1868	17,913,759 51	358,275 19	2,420,849 41	20,692,884 11	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»
1869	18,829,156 88	376,583 14	2,675,259 64	21,880,999 66	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»
1870	19,440,569 16	388,811 38	2,980,312 23	22,809,692 77	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»
1871	31,666,772 70	633,335 45	3,322,613 96	35,622,722 11	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»
1872	27,209,169 85	544,183 40	3,894,434 86	31,637,788 11	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»
1873	23,018,586 13	460,371 72	4,228,023 07	27,706,980 92	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 »	»
1874	26,711,178 12	534,223 56	4,056,175 80	31,301,577 48	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»
1875	30,888,925 91	617,778 52	3,944,156 39	35,450,860 82	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»
1876	32,682,775 35	653,655 51	3,933,319 48	37,269,750 34	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»
1877	34,977,222 54	699,544 45	3,957,022 54	39,633,789 53	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»
1878	38,060,757 17	761,215 14	3,948,804 53	42,770,776 84	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»
1879	40,744,101 51	814,882 03	3,980,688 42	45,539,671 96	37,311,443 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»
1880	45,216,760 01	904,335 20	4,060,454 »	50,181,549 21	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»
1881	41,832,932 11	836,658 64	4,193,287 19	46,864,877 94	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 »	117,672 »
1882	44,537,524 46	890,750 49	4,080,187 55	49,508,462 50	44,473,237 84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»
1883	48,527,668 40	970,553 37	3,987,429 65	53,485,651 42	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,961 »
1884	48,368,694 76	967,373 90	3,972,499 91	53,308,568 57	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,000 »
1885	49,719 232 73	994,384 65	3,902,388,71	54,616,006 09	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,000 »
1886	50,612,958 51	1,012,259 17	3,840,058 81	55,465,276 49	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,000 »
1887	57,448,140 86	1,005,342 47	3,327,625 69	61,781,109 02	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,962 »
1888	61,641,287 95	1,078,722 54	3,705,813 77	66,425,824 26	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,474 »
1889	62,205,551 54	1,088,597 15	4,234,810 60	67,528,959 29	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 »	447 »
1890	57,206,295 61	1,001,110 17	4,774,210 24	62,981,616 02	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»
1891	58,592,041 06	1,025 360 72	5,125,458 56	64,742,860 34	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»
1892	57,389,182 23	1,004,310 69	5,509,329 79	63,902,822 71	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»
	1,310,545,381 25	25,324,701 38	107,719,363 20	1,443,589,445 83	1,021,832,263 73	67,255,924 29	168,921,271 46	10,146,538 83	1,639,518 »

(1) Chiffres approximatifs pour 1892 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) Voir renvoi n° 1 du tableau IV.

exploitation d'après les résultats définitifs (1).

				SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
Intérêts relatifs aux avances faites par le Trésor. (Col. 7, 8 et 9.)	Intérêts du capital avancé par le Trésor pour approvisionnement supplémentaire de rails.	Intérêts pleins des soldes passifs accumulés.	TOTAL.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
»	»	»	33,516 01	69,009 35	»	69,009 35	»
»	»	»	136,336 77	268,771 11	»	337,780 46	»
»	»	»	410,381 01	»	164,425 60	173,354 86	»
»	»	»	1,046,218 61	»	703,040 38	»	529,685 52
»	»	21,187 42	1,642,363 52	»	418,473 04	»	948,158 56
»	»	37,926 34	2,264,078 68	59,432 67	»	»	888,725 89
»	»	35,549 03	2,713,420 64	»	864,751 08	»	1,753,476 97
»	»	70,139 08	3,504,424 58	»	421,588 64	»	2,175,065 61
»	»	87,002 62	4,733,418 92	»	1,025,752 22	»	3,200,817 83
»	»	128,032 71	6,012,710 60	»	636,868 21	»	3,837,686 04
»	»	153,507 44	6,321,710 31	»	84,853 95	»	3,922,539 99
»	»	156,901 60	6,537,240 16	37,978 13	»	»	3,884,561 86
463 68	»	155,382 47	6,832,294 24	»	1,451,893 51	»	5,336,455 37
1,498 90	»	213,458 21	7,169,602 45	»	3,655,382 35	»	8,991,837 72
3,055 11	»	359,673 51	7,603,505 40	»	2,373,535 16	»	11,365,372 88
3,881 56	»	454,614 92	7,885,734 05	»	1,855,770 32	»	13,221,143 20
4,029 76	»	528,845 73	8,008,644 91	»	124,688 99	»	13,345,832 19
4,240 31	»	533,833 29	8,056,494 05	1,034,511 94	»	»	12,311,320 25
6,077 61	»	492,452 81	8,248,347 20	1,678,855 82	»	»	10,632,464 43
8,998 54	»	425,298 58	8,543,628 29	3,141,620 26	»	»	7,490,844 17
12,014 38	»	299,633 77	8,914,751 34	2,882,248 80	»	»	4,608,595 37
14,244 24	»	184,343 81	9,197,023 90	1,071,112 25	»	»	3,537,483 12
15,090 81	»	141,499 32	10,050,187 15	1,249,460 52	»	»	2,288,022 60
16,830 06	»	91,520 90	10,208,347 06	2,458,864 »	»	170,841 40	»
17,676 53	»	»	10,279,886 79	3,672,182 84	»	3,843,024 24	»
18,003 75	»	»	10,331,672 39	5,543,609 53	»	9,386,633 77	»
19,905 16	»	»	10,638,607 36	8,473,539 76	»	17,860,173 53	»
20,009 41	»	»	10,841,724 45	7,674,910 80	»	25,535,084 33	»
21,471 71	»	»	11,283,253 54	8,295,469 45	»	33,830,553 78	»
23,574 71	»	»	11,674,788 43	9,015,390 49	»	42,845,944 27	»
24,804 08	»	»	12,023,953 45	8,725,492 99	»	51,571,437 26	»
30,804 20	»	»	12,909,379 08	4,358,435 76	»	55,929,873 02	»
33,723 07	»	»	13,889,486 65	4,591,362 31	»	60,521,235 33	»
36,712 92	»	»	14,332,628 49	6,360,255 62	»	66,881,490 95	»
35,625 95	»	»	14,254,684 80	7,626,314 86	»	74,507,805 81	»
34,731 33	»	»	14,252,149 58	8,557,543 19	»	83,065,349 »	»
89,476 88	»	»	21,327,199 69	14,295,522 42	»	97,360,871 42	»
102,086 11	»	»	23,308,082 89	8,339,705 22	»	105,700,576 64	»
116,833 26	»	»	32,003,162 63	»	4,296,181 71	101,404,394 93	»
116,643 15	»	»	34,102,062 67	»	2,800,485 19	98,603,909 74	»
119,903 08	»	»	35,721,783 57	»	270,922 75	98,332,986 99	»
107,847 86	»	»	36,677,173 83	592,576 51	»	98,925,563 50	»
40,116 85	»	»	39,839,239 80	»	205,450 27	98,720,113 23	»
42,144 84	»	»	41,973,679 60	797,097 24	»	99,517,210 47	»
43,704 24	»	»	43,545,532 47	1,994,139 49	»	101,511,349 96	»
52,541 22	»	»	46,810,719 33	3,370,829 88	»	104,882,179 84	»
55,759 36	»	»	49,742,369 06	»	2,877,491 12	102,004,688 72	»
49,607 46	31,745 84	»	51,827,409 96	»	2,318,947 46	99,685,741 26	»
53,332 83	75,533 46	»	53,858,894 89	»	373,243 47	99,312,497 79	»
52,887 97	80,000 »	»	55,061,348 73	»	1,752,780 16	97,559,717 63	»
58,709 98	80,000 »	»	56,174,253 46	»	1,558,247 37	96,001,470 26	»
53,743 83	80,000 »	»	56,391,727 11	»	926,450 62	95,075,019 64	»
44,805 77	25,846 57	»	50,975,735 26	10,805,373 76	»	105,880,393 40	»
42,936 02	17,500 »	»	51,311,628 96	15,114,195 30	»	120,994,588 70	»
44,947 01	17,500 »	»	52,117,541 11	15,411,418 18	»	136,406,006 88	»
46,603 51	17,500 »	»	52,945,949 71	10,035,666 31	»	146,441,673 19	»
47,282 09	17,500 »	»	53,775,110 99	10,967,749 35	»	157,409,422 54	»
45,895 75	17,500 »	»	54,385,022 58	9,517,800 13	»	166,927,222 67	»
1,835,276 85	(2) 460,625 87	4,570,803 56	1,276,662,223 16	198,088,446 24	31,161,223 57		
				166,927,222 67			

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1892.	ANNÉE 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.	
		CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs ⁽¹⁾ .	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	471,900 »	495,272 92	»	25,572 92
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	128,400 »	121,845 15	6,556 85	»
	Matériel et fournitures de bureau.	650,000 »	596,298 16	55,701 84	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 »	50,000 »	»	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée	50,000 »	59,999 90	10,000 10	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	44,547 »	42,947 46	1,599 54	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,217 »	7,645 75	5,751 25	»
		1,586,064 »	1,554,007 54	+ 52,056 66	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,560,250 »	1,741,226 48	»	180,976 48
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,842,517 »	10,907,530 »	»	64,815 »
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,610,000 »	4,810,000 »	»	200,000 »
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,289,200 »	2,169,542 45	119,657 55	»
		19,501,967 »	19,628,098 95	— 526,151 95	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,729,500 »	1,827,121 15	»	97,621 15
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,558,700 »	12,512,000 »	46,700 »	»
	Primes d'économie et de régularité.	646,600 »	645,755 90	866 10	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	6,527,000 »	8,975,154 25	»	2,448,154 25
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	16,289,200 »	15,884,415 41	404,784 59	»
		37,551,000 »	59,644,424 71	— 2,095,424 71	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	10,085,511 »	9,572,251 56	515,259 64	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	6,774,400 »	6,754,400 »	20,000 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	595,000 »	594,588 71	411 29	»
	Frais d'exploitation	2,251,000 »	2,522,445 61	»	91,445 61
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,552,000 »	1,514,944 58	17,055 42	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	1,406,500 »	1,055,796 58	552,505 62	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	19,000 »	25,400 04	»	4,400 04
		22,443,211 »	21,655,826 68	+ 807,584 52	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,854,800 »	1,860,250 56	»	5,450 56
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	95,925 »	96,906 74	»	2,981 74
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		1,955,725 »	1,962,157 10	— 8,432 10	
Ensemble.		82,655,967 »	84,224,514 76	— 1,588,547 76	
Dépenses approximat. portées au compte de 1891.		»	84,464,020 »		

⁽¹⁾ Y compris fr. 58,584-46 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1891, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1892.	Année 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (').	46,498,771 56	46,255,597 75	243,575 81	»
Bagages	1,259,651 41	1,108,954 92	150,696 49	»
Petites marchandises.	9,486,970 98	9,225,472 59	261,498 59	•
Grosses —	78,290,858 »	80,975,111 59	»	2,684,255 59
Equipages	252,984 56	254,978 75	18,005 65	»
Finances	66,150 47	57,994 46	8,156 01	»
Chevaux et bestiaux	1,402,107 19	1,410,775 55	»	8,666 14
Produits extraordinaires (détails p. 117)	5,526,750 04	5,467,548 16	»	140,818 12
 Ensemble fr.	 140,564,204 01	 142,756,211 55	 661,750 55	 2,855,757 85
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 115.)	88,047 55	80,544 49	7,702 86	»
			669,455 59	2,855,757 85
 Recettes brutes totales. . . fr.	 140,652,251 56	 142,816,555 82	 — 2,164,504 46	
Parts de recettes services aux compagnies dont l'État exploite les lignes	4,495,228 91	4,655,667 91	(2) + 468,665 15	
Créance irrécouvrable (voir annexe III)	627,102 15	»		
	155,529,920 52	158,162,887 91	— 2,652,967 59	

(1) Y compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 155,546-10 en 1892 et fr. 155,870-60 en 1891.
(2) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État, d'où son addition à la différence négative des recettes brutes.

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées et exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (v)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1855	268,997 50	»	268,997 50	268,997 50	»
1856	825,152 85	»	825,152 85	825,152 85	»
1857	1,416,982 94	»	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1858	3,097,853 40	»	3,097,853 40	2,786,901 31	310,952 09
1859	4,249,825 04	»	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840	5,555,167 05	»	5,555,167 05	5,555,167 05	»
1841	6,226,555 66	»	6,226,555 66	6,225,625 56	708 10
1842	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1845	8,994,459 55	»	8,994,459 55	8,959,284 17	55,155 16
1844	11,226,510 87	»	11,226,510 87	11,119,915 60	106,597 27
1845	12,401,750 22	»	12,401,750 22	12,522,653 18	79,097 04
1846	15,572,575 05	»	15,572,575 05	15,572,575 05	»
1847	14,696,755 62	46,568 32	14,650,567 50	14,587,695 70	62,675 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,925,552 45	154,552 60
1849	15,241,451 78	505,510 87	12,955,920 91	12,594,467 42	541,455 49
1850	15,059,546 48	588,155 61	14,671,190 87	(1) 14,671,190 87	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,557,258 69	424,051 15	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1855	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,255 69
1855	24,510,116 74	1,201,457 75	25,508,678 99	22,802,580 85	428,562 90
1856	24,578,540 58	1,424,425 90	25,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 52	1,509,080 71	25,998,556 61	25,061,950 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250 56
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,515,546 95	25,661,874 57	651,472 56
1860	29,601,994 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1861	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	
1862	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1865	55,868,455 59	2,147,171 22	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1864	56,099,002 58	2,557,471 18	55,741,551 40	52,596,951 »	1,544,600 40
1865	58,518,780 18	2,480,408 54	55,858,571 84	55,714,008 25	1,894,679 55
1866	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 50
1867	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628 45
1868	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925 10
1869	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1875	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
	15,177,622 07	»	(3) 15,177,622 07	(5) 10,847,111 07	2,550,511 »
1874	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869 479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
	15,576,915 52	»	(4) 15,576,915 52	11,018,099 16	2,567,247 51
1875	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1877	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890 24
1878	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721 56
1879	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544 67
	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520 85
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,571 90
1881	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1882	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184 06
1885	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745 78
1884	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1886	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,238 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1887	124,057,764 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,669 60
1888	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	5,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1891	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091 87
1892	(5) 159,957,101 88	4,495,228 91	155,441,872 97	155,145,552 51	5,125,642 79
	5,165,138,956 76	168,921,271 46	2,996,217,665 50		

des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR	DEPUIS	à	DANS LES RECETTES	
chaque exercice.	L'ORIGINE.	RECOUVRER.	du chemin de fer. (a)	
268,997 50	268,997 50	»	268,997 50	(1) Y compris fr. 11,386-85 de primes perçues par l'administration des chemins de fer de l'État et dont le remboursement avait été déduit abusivement des recettes en 1849. (Voir Compte général des finances pour l'année 1852, pp. 116 et 154.)
825,152 85	1,094,150 55	»	1,094,150 55	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
1,416,982 94	2,511,115 29	»	2,511,115 29	(3) Recettes faites en 1873 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
5,097,853 40	5,608,946 69	»	5,608,946 69	(4) Voir renvoi (7).
4,249,825 04	9,858,771,75	»	9,858,771 75	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
5,555,167 05	15,195,938 78	»	15,195,938 78	(7) Y compris fr. 8,455-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 13,585,546-47.
6,226,553 66	21,420,272 44	»	21,420,272 44	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
7,458,774 29	28,879,046 75	»	28,879,046 75	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand à Eecloo, fr. 226,861-52, déduction faite d'une somme de 200,000 francs, versée par la compagnie en 1892.
8,994,459 55	57,875,486 06	»	57,875,486 06	(a) Non compris les produits divers, voir annexe X.
1,226,510 87	49,099,796 95	»	49,099,796 75	
2,401,750 22	61,501,547 15	»	61,501,547 15	
5,572,575 05	75,074,120 18	»	75,074,120 18	
4,650,567 50	89,724,487 48	»	89,724,487 48	
2,077,885 05	101,802,572 51	»	101,802,572 51	
2,955,920 91	114,758,295 42	»	114,758,295 42	
4,671,190 87	129,409,484 29	»	129,409,484 29	
5,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	
6,915,207 54	162,208,180 50	»	162,208,180 50	
9,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	
1,767,885 59	205,046,554 15	»	205,046,554 15	
5,250,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,555,215 14	
5,061,188 25	249,558,466 15	170,865 49	249,509,529 62	
4,145,081 94	275,481,548 07	26,518 16	275,507,866 25	
5,621,258 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	
6,515,546 95	325,416,155 09	»	325,416,155 09	
7,760,104 15	555,176,257 24	41,515 55	555,217,752 79	
1,660,748 48	584,856,985 72	41,515 55	584,878,501 27	
0,588,840 21	415,425,825 95	»	415,425,825 95	
1,721,264 57	447,147,090 50	»	447,147,090 50	
5,741,551 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	
5,608,687 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,995 54	
4,691,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
6,814,562 40	588,005,409 79	461,224 07	588,464,655 86	
8,194,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,675 16	
9,849,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,552 88	
1,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 19	
7,172,844 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	
8,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,755 87	
1,780,275 08	898,452,570 06	2,594,237 »	900,826,607 06	
5,177,622 07				
5,766,008 19	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
5,585,546 47				
6,595,950 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
0,470,164 97	1,152,447,840 58	5,002,467 18	1,155,450,507 56	
7,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
0,909,890 86				
1,491,185 78	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,942 59	
6,187,064 46				
697,299 95	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
9,517,042 72	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
8,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
5,155,865 74	1,742,517,755 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
7,599,508 14	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
6,099,556 77	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
5,700,015 10	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
5,467,194 40	2,205,185,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
0,145,755 50	2,525,529,525 22	1,057,722 05	2,526,587,247 25	
7,221,757 71	2,452,551,282 95	1,057,722 05	2,455,609,004 96	
2,469,465 75	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
6,614,780 22	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
8,086,502 »	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 55	
3,268,975 10	2,995,990,805 98	(2) 226,861 52	2,996,217,665 50	

N° X. — Produits divers encaissés par le Département

Année

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles.	de terrains.	de bâtiments.	de cafés- restaurants	d'herbages d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés.	d'arbre de plantati d'her- bages
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	892 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106 "	17,189 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	"
1844	"	63,338 53	16,052 59	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,769 30	"
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,480 18	"
1847	"	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,583 90	"
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	9,904 64	"	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 "	2,830
1850	"	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661
1851	"	25,591 17	8,787 65	"	12,226 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,660 32	3,450
1852	"	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,955
1853	"	775 "	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,346 70	4,947
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,537
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 "	14,526 40	1,156 20	51,189
1857	"	18,709 74	10,463 68	355 "	26,870 90	12,088 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,884
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,130
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 "	2,893 70	3,779 40	8,849
1860	"	34,135 77	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 80	3,975
1861	"	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 93	3,894
1862	"	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 "	5,975
1863	104,000 "	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,266
1865	"	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,541
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,12 95	3,379
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,755
1868	"	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927
1869	"	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(¹)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	13,564 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,089
1872	"	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,484
1877	"	49,233 89	20,198 77	20,115 79	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,104
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,495
1879	"	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 20	16,386 "	12,314 30	7,248
1880	"	123,263 86	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174
1881	"	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,590
1882	"	104,268 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623
1883	"	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206
1884	"	77,598 36	21,598 10	16,525 35	"	13,228 95	344 34	6,949 "	18,13 10	10,721
1885	"	60,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(¹)	16,822 24	18,600 70	10,575
1886	"	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,094
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982
1889	"	159,874 82	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	12,215 73	2,950
1890	"	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	5,700 "	1 5,12042	2,161
1891	"	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,433
1892	"	(²) 37,105 88	21,098 65	6,888 27	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,006
	1,753,074 87	3,725,061 98	912,595 70	317,302 50	700,805 42	521,864 59	58,940 83	718,298 56	536,942 89	374,478

(¹) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

(²) Fr. 1,106-08, encaissés en 1892 pour l'exercice 1891, ont été reportés à ce dernier exercice, voir p. 49.

es Finances pour compte du chemin de fer.

55 à 1892.

Argent non séclamé.	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'enca sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 12 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage.	A comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX. (col. 1, 2 et 19)
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
»	»	»	»	»	365 »	»	»	365 »	365 »
»	»	»	»	»	461 16	»	»	461 16	461 16
»	»	»	»	»	892 24	»	»	892 24	892 24
»	»	»	»	»	434 26	»	»	434 26	434 26
»	»	»	»	»	33,061 82	»	»	33,061 82	33,061 82
»	»	»	»	»	20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
»	»	»	»	»	55,475 43	»	»	55,475 43	70,518 74
»	»	»	»	»	43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
»	»	»	»	»	34,382 54	»	»	34,382 54	345,244 61
»	»	»	»	»	21,149 88	»	»	21,149 88	84,488 41
»	»	»	»	»	19,099 99	»	»	19,099 99	176,724 04
»	»	»	»	»	16,533 08	10,463 11	»	26,998 19	332,629 09
»	»	»	»	»	48,480 84	31,171 64	»	79,652 48	150,272 09
»	»	2,245 44	»	»	58,460 85	16,589 83	»	75,050 68	134,984 06
»	»	48 42	»	»	39,325 39	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
178 59	»	124 81	»	»	32,176 98	15,073 08	»	47,250 06	86,235 96
87 79	»	101 84	»	»	40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
»	»	»	»	»	65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
285 77	»	»	»	»	53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
146 87	»	»	»	»	60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,368 51
»	»	»	»	»	104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
615 75	»	»	»	»	119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
228 60	»	»	»	»	82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
2,089 81	»	»	»	»	72,553 20	30,327 10	»	102,880 30	146,068 22
673 46	»	»	»	»	67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
992 96	»	»	»	»	66,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
1,032 »	»	»	»	»	66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
730 57	»	»	»	»	81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
330 84	»	»	»	»	80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
1,067 56	»	»	»	»	70,926 08	19,988 24	140,000 »	230,914 32	287,027 60
279 95	»	»	»	»	75,590 67	9,276 13	20,000 »	104,866 80	118,173 40
666 59	1,425 60	»	»	»	97,231 58	730 06	20,000 »	117,961 64	123,990 17
1,160 60	13,468 85	»	»	»	144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	»	»	»	135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	»	»	»	122,226 75	48 »	»	122,274 75	251,423 48
772 73	(1)	»	»	»	68,195 36	(1)	»	68,195 36	86,446 05
511 43	»	»	»	»	64,498 47	»	»	64,498 47	79,806 96
2,920 74	»	»	»	»	172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
2,601 60	»	»	7,483 80	»	153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
1,325 27	»	»	22,223 97	»	125,834 43	»	»	125,834 43	137,064 08
2,010 99	»	»	22,508 42	»	171,889 78	»	»	171,889 78	179,463 28
1,899 94	»	»	21,915 47	»	109,735 42	»	»	109,735 42	215,444 07
2,628 51	»	»	»	»	103,656 99	»	»	103,656 99	152,890 88
1,547 47	»	»	»	»	98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
1,556 90	»	»	»	»	105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
3,265 87	»	»	»	»	88,786 01	»	»	88,786 01	212,049 87
1,271 46	»	»	»	»	102,343 69	»	»	102,343 69	337,445 74
1,765 67	»	»	»	»	90,131 37	»	»	90,131 37	194,399 90
2,177 43	»	»	»	»	101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
2,779 05	»	»	»	»	90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
2,738 65	»	»	»	»	104,474 24	»	»	104,474 24	184,687 02
1,919 23	»	»	»	323 61	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
1,947 86	»	»	»	371 80	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
1,802 40	»	»	»	487 27	87,506 41	»	»	87,506 41	198,980 80
1,482 95	»	»	»	563 88	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
2,127 26	»	»	»	912 36	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
2,210 32	»	»	»	2,031 34	80,344 49	»	»	80,344 49	124,125 28
2,939 69	»	»	»	654 54	88,047 35	»	»	88,047 35	125,153 23
60,256 71	50,589 85	2,520 51	74,131 66	5,344 80	4,334,072 30	342,037 42	200,000 »	4,876,109 72	10,354,246 57

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par expès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX
1835	268,997 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,994 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	"	"
1840	4,046,950 33	"	132,253 60	"	"	"	"	68,597 50	"
1841	4,113,754 78	"	127,249 40	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	23,113 97	130,718 80	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	5,004 12	28,607 "	176,932 "	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	33,088 95	29,289 05	170,515 97	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	59,360 34	38,616 90	206,334 "	"
1846	6,883,047 54	"	484,136 65	"	"	46,721 54	43,030 60	192,379 "	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	41,338 07	201,690 30	"
1848	6,007,225 "	"	415,786 88	"	"	105,390 22	48,047 65	170,988 "	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	71,258 22	45,035 06	93,188 45	"
1850	7,312,524 97	"	618,915 99	"	"	62,593 49	55,076 01	71,976 "	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 29	58,244 57	88,828 80	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	128,624 04	72,124 52	81,750 30	"
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	76,865 79	60,389 30	"
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	75,495 "	57,508 "	17,351 "
1855	9,755,749 32	"	670,546 42	"	"	223,131 10	121,054 25	34,956 "	31,775 "
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	286,784 "	124,601 "	25,783 "	60,530 "
1857	10,429,324 47	"	627,043 24	"	"	323,725 34	121,933 96	24,608 "	61,766 "
1858	10,458,462 86	"	556,392 61	"	"	319,062 01	142,496 20	21,703 80	88,027 "
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	332,207 32	144,465 53	18,173 20	88,179 "
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	380,818 93	165,588 81	19,334 50	87,917 "
1861	12,415,331 22	"	549,659 76	"	"	404,632 03	169,338 38	16,231 60	108,160 "
1862	12,408,172 44	"	548,592 64	"	"	417,493 36	152,507 53	17,565 96	131,502 "
1863	12,888,147 28	"	544,136 59	"	"	457,996 95	113,376 39	14,919 30	114,535 "
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	131,976 93	16,879 30	142,250 "
1865	14,589,835 79	"	598,940 05	"	"	491,055 93	146,920 05	14,925 60	119,496 "
1866	13,335,386 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	156,625 10	15,990 70	47,094 "
1867	15,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 53	523,458 84	198,969 40	12,256 91	54,129 "
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	578,100 25	217,874 40	11,741 60	49,274 "
1869	16,025,449 95	"	653,264 95	"	325,504 76	613,230 32	267,445 13	14,896 14	46,325 "
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,258 10	693,795 14	271,501 75	15,238 17	45,161 "
1871	20,468,188 91	"	964,208 94	"	490,576 40	1,144,950 07	313,548 92	16,784 87	66,525 "
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	353,321 87	24,483 22	75,212 "
1873	26,064,244 47	"	847,890 24	"	653,499 46	958,076 03	334,900 12	18,117 37	60,166 "
1874	27,806,549 16	"	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	368,559 14	18,930 76	66,977 "
1875	29,266,933 54	"	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	323,664 24	24,074 38	77,716 "
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	317,529 19	21,659 03	95,185 "
1877	29,159,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	339,457 01	18,969 "	94,110 "
1878	30,655,440 44	"	844,857 24	"	876,040 56	942,905 69	302,271 17	18,235 67	91,831 "
1879	30,751,072 24	"	833,537 29	"	921,636 98	954,023 43	268,502 37	22,335 59	98,645 "
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	247,049 54	21,393 37	111,410 "
1881	36,168,888 33	"	900,808 56	"	954,504 83	1,337,869 39	313,548 92	16,784 87	66,525 "
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 87	1,421,977 97	353,321 87	24,483 22	75,212 "
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	14,272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	334,900 12	18,117 37	60,166 "
1884	39,491,765 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	368,559 14	18,930 76	66,977 "
1885	41,723,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	323,664 24	24,074 38	77,716 "
1886	38,731,149 65	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	317,529 19	21,659 03	95,185 "
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	339,457 01	18,969 "	94,110 "
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	302,271 17	18,235 67	91,831 "
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,637 29	1,974,796 40	268,502 37	22,335 59	98,645 "
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	247,049 54	21,393 37	111,410 "
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	313,548 92	16,784 87	66,525 "
1892	46,343,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	353,321 87	24,483 22	75,212 "
	1,092,369,723 66	960,424 "	37,446,789 98	323,793 "	21,884,046 58	40,045,360 27	225,984 36	66,150 47	177,646 "
							9,323,885 33	3,043,468 17	4,241,950 9

(1) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.

512.

		TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE.	Années.
PRODUITS directs. (1)	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises).	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.		
»	268,997 50	»	»	»	»	»	268,997 50	1835
»	825,132 85	»	»	»	»	»	825,132 85	1836
»	1,416,982 94	»	»	»	»	»	1,416,982 94	1837
»	3,039,239 12	»	58,594 28	»	»	58,594 28	3,097,833 40	1838
»	3,837,656 22	»	412,168 82	»	»	412,168 82	4,249,825 04	1839
»	4,307,759 54	92,448,22	908,237 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
»	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
»	5,185,244 53	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
»	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
»	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 84	124,840 »	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
»	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
»	7,656,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
»	7,676,726 14	960,511 12	5,781,622 76	98,973 »	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
1,350 »	6,686,975 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 »	12,227,775 61	1848
1,240 »	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 »	129,791 »	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
1,285 »	8,155,392 82	572,940 66	6,104,868 »	133,517 »	92,628 »	6,903,953 66	15,059,346 48	1850
1,610 »	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
1,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
1,790 »	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 »	161,789 35	186,230 »	9,945 593 89	19,678,228 90	1853
1,760 »	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 »	181,229 19	202,732 »	12,423,739 01	22,667,739 23	1854
1,037 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 »	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
1,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 »	190,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856
1,910 »	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
1,980 »	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 60	201,528 28	519,588 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
1,629 90	11,894,527 27	1,300,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	23,080,999 70	1859
1,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,966,608 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
1,265 »	13,694,463 92	1,602,901 46	17,493,965 51	298,291 53	559,642 21	19,956,800 71	33,651,264 63	1861
1,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
1,161 90	14,191,549 79	2,013,938 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
1,092 »	14,781,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309 758 31	36,099,002 58	1864
1,914 99	15,910,456 76	2,083,608 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
1,930 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,830 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	33,188,974 36	1866
1,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867
1,411 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852,330 98	1868
1,162 »	17,963,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,805,423 56	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
1,234 60	18,235,650 06	2,452,424 09	22,136,637 97	481,939 54	1,949,827 56	27,020,829 16	45,306,479 22	1870
1,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	34,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
1,224 74	24,245,832 41	3,012,936 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	45,418,456 05	69,664,238 46	1872
1,612 49	29,046,789 73	3,570,699 91	50,565,319 27	696,215 79	1,943,172 »	56,775,406 97	85,822,196 70	1873
1,948 57	31,018,424 25	3,762,871 88	49,002,203 20	739,166 70	2,638,041 73	56,142,283 51	87,160,707 76	1874
1,374 35	32,613,653 83	3,993,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
1,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	91,519,922 84	1876
1,602 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221,219 12	57,976,640 25	90,309,704 84	1877
1,880 75	33,963,608 62	4,243,364 95	54,249,887 84	879,469 87	2,355,767 64	61,733,490 30	95,697,098 92	1878
1,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,799 02	1,901,531 37	65,984,220 35	100,085,161 34	1879
1,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310 599 18	113,785,288 40	1880
1,185 36	40,154,065 60	4,915,535 52	65,648,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	113,395,143 27	1881
1,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	63,568,925 24	1,012,940 75	1,716,012 26	76,454,477 77	119,256,301 41	1882
1,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,113,858 91	1,858,888 88	77,417,792 09	121,847,653 15	1883
1,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,134,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,893,517 77	120,103,201 14	1884
1,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 »	73,115,761 07	119,669,431 99	1885
1,196 36	43,600,561 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2,038,646 30	72,839,059 79	116,439,621 30	1886
1,716 25	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,558 64	79,133,565 83	124,057,764 23	1887
1,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,195,709 85	1,199,668 21	2,438,458 02	84,342,336 34	131,525,110 04	1888
1,716 23	48,267,581 57	5,565,845 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
1,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
1,841 57	51,506,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
1,850 90	51,976,126 66	6,188,880 »	78,290 858 »	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 35	140,564,204 01	1892
1,936 82	1,216,898,788 73	143,025,470 45	1,709,265,150 41	28,775,923 67	67,800,705 63	1,948,867,250 16	3,165,766,038 89	
Produits indirects (annexe X)							4,876,109 72	
Ensemble. . fr.							3,170,642,148 61	
Créance irrécouvrable (annexe IV)							— 627,102 13	
Recette depuis l'origine							3,170,015,046 48	

ANNEES.	SERVICE DES VOYAGEURS.										
	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BUFFETS	DROIT D’AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les sta- tions ; wagons-lits ; prises d’eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non pos- taux.	CARTES de circulation. Place- ment d’appareils et de bascules auto- matiques.	TOTAL.	AMENDES pour fausses déclara- tions.	FORMALITÉS en douane.	DEPOT et magasinage.	RETARD dans le charement et
1835	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1836	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1837	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1838	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1839	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1840	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1841	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1842	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1843	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1844	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1845	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1846	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1847	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
1848	”	”	”	”	”	20,350 ”	20,350 ”	”	”	”	”
1849	”	”	”	”	”	16,240 ”	16,240 ”	”	”	”	”
1850	”	”	”	”	”	14,285 ”	14,285 ”	”	”	”	”
1851	”	”	”	”	”	14,610 ”	14,610 ”	”	”	”	”
1852	”	”	”	”	”	15,092 50	15,092 50	”	”	”	”
1853	”	”	”	”	”	14,790 ”	14,790 ”	”	”	”	”
1854	”	”	”	”	”	12,760 ”	12,760 ”	”	”	”	”
1855	”	”	”	”	”	13,097 50	13,097 50	”	”	”	”
1856	”	”	”	”	”	14,482 50	14,482 50	”	”	”	”
1857	”	”	”	”	”	21,910 ”	21,910 ”	”	”	”	”
1858	”	”	”	”	”	16,980 ”	16,980 ”	”	”	”	”
1859	477 40	”	”	”	”	18,152 50	18,629 90	”	19,339 41	17,087 75	”
1860	5,010 55	”	”	”	”	18,190 ”	23,200 55	”	29,411 93	31,585 27	”
1861	5,840 ”	”	”	”	”	17,425 ”	23,265 ”	”	33,931 17	28,398 16	”
1862	6,115 55	”	”	”	”	4,880 ”	10,995 55	”	34,491 19	28,073 01	”
1863	7,436 90	”	”	”	”	2,725 ”	10,161 90	”	38,377 05	22,652 85	”
1864	8,434 50	”	”	”	”	2,657 50	11,092 ”	”	28,828 65	30,104 93	”
1865	9,067 49	”	”	”	”	1,847 50	10,914 99	”	32,346 45	36,469 84	”
1866	9,122 46	”	”	”	”	1,817 50	10,939 96	”	39,264 97	42,605 91	”
1867	10,907 01	”	”	”	”	1,497 50	12,404 51	”	42,891 40	56,808 51	”
1868	12,331 66	”	”	”	”	1,110 ”	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,481 14	”
1869	14,224 50	”	”	”	”	2,937 50	17,162 ”	1,321 23	53,367 45	53,373 98	”
1870	14,787 10	”	”	”	”	10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,103 70	”
1871	18,150 35	”	”	”	”	4,040 ”	22,190 35	1,346 36	48,913 89	100,232 88	150,14
1872	18,777 24	”	”	”	”	2,447 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,31
1873	22,731 20	43,798 79	”	”	”	2,082 50	68,612 49	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,07
1874	30,865 61	143,727 96	”	”	”	2,355 ”	176,943 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	154,62
1875	35,946 51	148,855 34	”	”	”	2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 96	32,215 09	159,96
1876	36,081 69	182,190 43	”	”	”	2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,09
1877	39,141 17	146,148 69	34,132 48	11,299 75	”	2,080 ”	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,17
1878	47,791 42	140,401 69	40,268 37	25,989 27	”	2,430 ”	256,880 75	4,899 99	138,581 46	42,313 63	128,55
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 83	19,914 93	”	2,760 ”	255,767 44	3,705 81	144,082 61	60,782 29	147,48
1880	47,560 30	180,596 44	23,440 ”	20,150 05	”	2,935 50	274,682 29	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,92
1881	50,379 96	259,039 95	29,490 55	18,939 90	”	2,335 ”	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,14
1882	49,951 89	251,053 57	24,283 ”	19,530 ”	”	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,47
1883	56,075 45	257,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25	2,297 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	58,408 36	178,26
1884	58,943 30	265,747 11	16,460 29	31,933 34	60,183 35	6,935 ”	440,252 39	5,919 36	197,775 37	49,436 59	134,86
1885	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,489 25	10,825 ”	468,934 22	7,221 ”	197,251 55	52,956 22	123,68
1886	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985 ”	68,481 25	”	443,196 36	4,811 25	192,269 ”	52,254 84	132,53
1887	63,364 98	283,893 31	22,082 45	14,493 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,648 32	201,965 85	54,744 89	145,07
1888	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,14
1889	62,724 71	278,599 82	22,282 67	15,802 87	79,699 ”	11,607 16	470,716 23	4,886 42	226,779 25	53,834 32	183,61
1890	66,166 88	260,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	”	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	245,36
1891	69,946 24	260,415 13	29,568 85	”	88,111 35	”	448,041 57	9,524 98	234,370 60	60,595 ”	205,32
1892	74,010 63	244,617 33	31,210 99	”	93,011 95	”	442,850 90	8,842 15	220,093 ”	61,236 11	148,97
1,176,871 22	5,029,599 17			706,032 55	346,843 88	7,259,346 82	137,867 59	4,121,348 47	5,194,017 33		

aires compris dans les annexes IX et XI.

92.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE des PRODUITS extra- ordinaires.
de locomotives, ten- ders et matériel; eau d'alimentation	LOYER de tapissières	DÉCHARGEMENT d'office.	TRACTION sur les raccordements et entretien de la voie.	REDEVANCES pour usage de quais, voies.	LOCATION de terrains et de vidanges.	REDEVANCES pour utilisation du matériel de l'Etat sur les lignes étran- gères; usage foncier de sta- tions de l'Etat par des sociétés; part des sociétés dans les dépendances d'exploitation.	SURTAXES non réclamées.	RECETTES diverses.	TOTAL.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	9,472 38	9,472 38	9,472 38
"	"	"	"	"	"	"	"	442 85	442,85	442 85
"	"	"	"	"	"	"	"	53,166 85	53,166 85	53,166 85
"	"	"	"	"	"	"	"	30,928 12	30,928 12	30,928 12
"	"	"	"	"	"	"	"	107,539 02	107,539 02	107,539 02
"	"	"	"	"	"	"	"	123,542 51	123,542 51	123,542 51
"	"	"	"	"	"	"	"	200,682 74	200,682 74	200,682 74
"	"	"	"	"	"	"	"	178,902 60	178,902 60	178,902 60
"	"	"	"	"	"	"	"	46,821 60	46,821 60	67,171 60
"	"	"	"	"	"	"	"	67,494 77	67,494 77	83,734 77
"	"	"	"	"	"	"	"	92,628 "	92,628 "	106,913 "
"	"	"	"	"	"	"	"	164,927 63	164,927 63	179,537 63
"	"	"	"	"	"	"	"	146,111 86	146,111 86	161,204 36
"	"	"	"	"	"	"	"	186,230 "	186,230 "	201,020 "
"	"	"	"	"	"	"	"	202,732 "	202,732 "	215,492 "
"	"	"	"	"	"	"	"	288,582 50	288,582 50	301,680 "
"	"	"	"	"	"	"	"	344,413 84	344,413 84	358,896 34
"	"	"	"	"	"	"	"	400,927 28	400,927 28	422,837 28
"	"	"	"	"	"	"	"	519,588 93	519,588 93	536,568 93
"	"	"	"	"	"	"	"	69,209 48	501,931 52	520,561 42
3,398 50	1,434 50	2,757 60	61,042 17	"	"	326,728 40	933 71	17,097 74	474,320 90	497,521 45
9,403 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90	"	"	317,320 45	894 78	8,358 16	559,642 21	582,907 21
15,081 60	3,640 "	3,565 30	61,542 48	"	"	394,549 70	575 64	16,427 17	602,501 63	613,497 18
16,684 55	2,147 45	3,323 60	72,001 64	"	"	417,368 75	1,984 27	9,382 05	607,672 72	617,834 62
15,361 "	2,726 50	2,449 75	94,698 83	"	"	420,906 32	1,118 36	9,373 98	808,197 28	819,289 28
18,425 92	2,922 "	2,418 90	130,296 53	"	"	584,577 15	1,249 22	30,814 64	1,276,792 15	1,287,707 14
14,898 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42	"	"	986,966 01	1,683 75	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
10,070 10	521 25	3,973 75	161,361 07	"	"	974,286 86	3,015 17	"	"	"
506 "	708 50	4,539 43	91,255 31	9,824 87	"	922,222 48	3,379 05	21,638 54	1,153,774 09	1,166,178 60
817 50	1,021 05	5,324 99	74,804 68	11,962 97	"	1,052,589 13	3,888 61	16,888 65	1,262,011 32	1,273,452 98
1,696 74	1,571 "	6,700 11	118,877 67	11,132 01	"	1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
2,180 61	2,168 "	11,827 93	133,041 69	9,766 30	"	1,584,543 83	4,180 51	86,207 25	1,949,827 56	1,975,092 16
13,775 19	2,129 75	17,605 12	174,002 33	8,912 28	"	4,292,598 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 30	4,931,630 65
43,726 55	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 38	"	2,289,959 25	9,396 89	429,942 32	3,216,166 03	3,237,390 77
48,474 60	4,188 55	8,940 54	224,282 90	14,550 31	"	1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,943,172 "	2,011,784 49
55,262 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80	"	1,347,018 43	8,107 27	677,065 34	2,638,041 73	2,814,990 30
54,367 35	806 05	25,392 91	233,805 68	14,534 67	"	900,243 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
47,478 38	1,345 75	40,850 40	309,000 58	16,020 05	"	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,858,972 71	2,079,377 33
71,255 48	1,908 75	39,850 81	310,709 91	12,713 49	"	1,165,770 52	9,421,97	78,893 08	2,221,249 12	2,454,051 21
26,618 14	2,032 10	31,060 27	366,786 97	11,257 32	"	1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
69,822 11	1,782 "	27,466 34	417,336 77	9,364 49	"	787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,157,298 81
42,072 40	4,445 72	29,807 "	398,740 58	9,364 49	"	825,174 79	9,445 72	50,245 75	2,126,016 49	2,400,658 78
05,732 38	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30	"	613,414 66	2,733 80	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
70,748 84	8,659 38	21,322 31	190,281 36	6,328 29	"	692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,716,012 26	2,063,783 22
95,396 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37	"	688,648 76	4,147 87	98,256 69	1,858,888,88	2,231,189 65
20,436 01	1,718 95	34,942 71	205,582 11	5,503 17	15,449 46	871,535 12	3,009 75	99,863 17	1,946,098 56	2,386,350 95
42,937 45	1,619 10	35,371 35	174,351 32	5,154 02	14,542 75	990,640 41	2,685 30	65,035 08	1,913,472 "	2,382,406 22
48,192 35	1,445 40	31,063 55	166,053 32	4,574 70	15,420 09	1,147,764 25	2,327,20	39,936 15	2,038,646 30	2,481,842 66
22,012 85	806 50	33,717 17	192,977 90	12,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 64	2,797,274 89
35,039 50	685 20	32,360 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
27,387 58	1,248 "	32,539 25	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 96	3,230,697 19
40,012 98	1,123 50	34,473 45	219,855 56	7,982 26	34,625 49	1,887,369 44	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
22,481 92	559 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,467,548 16
38,166 33	2,906 77	42,623 13	214,940 53	4,436 40	36,658 57	2,008,878 22	728 14	95,368 91	2,883,879 14	3,326,730 04
669,952 66	78,280 72	696,522 53	6,750,941 42	203,523 29	40,551,788 40	138,981 13	6,257,482 09	67,800,705 63	75,060,052 45	

N^o XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'Ét*

	1870.	1875.	1880.	1881.	1882.	1883.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	239,991,481 52	279,086,674 99	289,277,102 53	297,502,398 87	300,150,000
Lignes en construction	a) 17,351,552 70	a) 12,610,006 95	a) 245,603 07	a) 1,658,705 65	a) 1,747,735 56	a) 6,037,080
Aliénation d'immeubles, subsides, etc.	a) 3,565,254 29	a) 3,607,133 50	a) 4,207,814 71	a) 4,444,901 16	a) 4,552,039 »	a) 4,671,990
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 5-10 juin 1878.	»	»	77,644,905 88	92,893,851 63	117,602,051 62	122,090,150
en exploitation.	»	»	a) 12,404,994 12	a) 14,692,648 37	a) 9,505,948 38	a) 13,753,014
en construction.	»	»	»	»	»	»
Parachèvement y relatif	»	»	1,107,577 02	1,863,533 28	3,645,545 70	4,735,790
Ensemble pour lignes de l'État.	189,779,143 53	256,208,621 97	374,697,555 79	404,830,742 62	434,555,719 13	451,438,050
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1873 et comptant en 1877)	»	6,514,151 92	(1) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031
Dendre et Waes(— en 1876 — en 1877).	»	»	(2) 52,703,069 51	52,703,069 51	52, 03,069 51	52,703,069
Saint-Ghislain à Erbisœul	»	»	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	4,300,000 »	4,300,000
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige).	»	»	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	»	»	»	6,077,269 74	6,360,073 13	6,577,709
Réseau des Flandres. { Coût	»	»	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762
{ Remboursement des cautionnements.	»	»	»	»	»	61,219
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	»	»	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800
Luxembourg. { Prise { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	»	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106
{ en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	»	74,399,400 »	74,399,400 »	»		
{ des { primes (converties en 3 1/2, en 1885).	»	18,327,125 »	18,327,125 »	92,726,525 »		
Coût des lignes rachetées.	10,525,041 76	144,394,300 48	423,839,811 87	429,917,081 61	434,499,885 »	434,778,830
Parachèvement prévu lors du rachat.	»	12,324,517 40	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927
— des lignes rachetées sur fonds généraux.	1,432,018 82	5,324,490 09	15,054,976 60	17,658,975 30	22,193,960 43	23,702,054
Ensemble pour lignes rachetées.	11,957,060 58	162,043,307 97	451,996,715 63	460,677,984 07	469,795,772 59	471,582,812
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes.	1,281,802 38	3,380,598 33	(4) 3,296,747 48	4,209,572 33	5,435,727 99	5,669,857
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candelabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (3).	9,380,917 69	17,362,359 74	23,820,828 93	28,495,587 99	31,520,422 41	32,174,528
F. Dépenses générales pour étude de projet de construction.	5,602,700 34	6,424,104 57	7,252,491 55	7,570,413 05	7,940,967 83	8,156,997
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :						
1 ^o Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	90,286,797 52	129,827,478 06	149,887,246 27	167,746,892 99	177,822,490
2 ^o Repris aux compagnies (voir détails, p. 161)	2,698,349 24	61,282,238 23	66,569,438 88	66,837,821 76	67,071,388 24	67,071,388
Ensemble pour le matériel roulant.	60,887,768 59	151,569,035 75	196,396,916 94	216,725,068 03	234,818,281 23	244,893,878
H. Approvisionnements à pied d'œuvre.	»	»	»	»	»	»
Ensemble des capitaux engagés.	278,889,393 11	596,988,028 33	1,057,461,260 32	1,122,509,368 09	1,184,066,891 18	1,213,916,127
I. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation	6,858,002 99	10,932,659 05	14,801,645 80	15,151,809 80	15,575,371 09	15,721,372
des capitaux { — en construction.	a) 1,495,738 37	a) 2,090,980 87	a) 3,722 54	a) 35,937 24	a) 50,414 99	a) 159,926
Total général de premier établissement. .fr.	287,243,134 47	610,011,668 25	1,072,266,628 66	1,137,697,115 13	1,199,692,677 26	1,229,837,426
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir littéras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	18,308,121 32	16,862,134 44	20,832,192 42	15,856,137 92	24,662,022
Reste capital utile. fr.	264,830,589 11	591,703,546 93	1,055,404,494 22	1,116,864,922 71	1,183,836,539 34	1,205,175,403

(1) Dont fr. 55,031-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.

(2) Dont fr. 155,069-51

(5) Le coût de l'atelier de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première qui comprend le coût de tous les ateliers.

(4) Les frais de parachèvement de la ligne Dendre et Waes exploitée ci-devant moyennant part de recettes ont été reportés dès 1877, année du rachat

(5) Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir :

(6) Non compris fr. 4,173,204-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux sociétés d'assurance.

frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes.

1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
156,980 66	311,553,096 40	314,903,213 51	318,924,433 60	322,029,390 21	324,695,446 06	333,783,940 90	338,881,463 82	346,026,194 32
035,006 37	a) 936,403 45	a) 1,569,952 61	a) 3,947,702 99	a) 5,796,299 30	a) 7,486,950 82	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,928 80
751,098 20	a) 4,831,160 98	a) 4,901,138 12	a) 5,062,732 62	a) 5,172,707 01	a) 5,334,081 83	a) 5,397,249 56	a) 5,439,924 89	a) 5,835,107 09
547,552 26	(5) 140,379,275 60	141,144,000 10	144,968,722 65	148,274,816 26	152,237,062 01	155,352,622 31	155,908,757 02	155,935,472 36
1,707,284 34	a) 6,090,058 85	a) 8,445,942 91	a) 8,224,292 89	a) 6,341,327 42	a) 3,197,578 43	a) 319,300 »	a) ⁽⁶⁾ »	a) ⁽⁶⁾ »
6,612,848 15	5,736,567 53	6,040,882 30	6,472,895 95	a) 6,894,376 11	7,167,691 85	7,546,664 94	8,011,800 44	8,680,365 49
2,810,769 98	469,531,562 81	477,005,129 55	487,600,780 70	494,508,916 31	500,118 811 »	505,115,964 22	512,108,164 48	521,523,068 06
9,195,142 35	89,195,142 35	89,195,142 35	89,195,142 35					
6,869,987 35	6,928,623 20	6,929,926 92	6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
39,005,889 22	339,005,889 22	339,005,889 22	339,005,889 22					
35,071,018 92	435,129,654 77	435,130,958 49	435,138,677 16					
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
25,435,122 58	26,493,610 69	28,097,373 56	29,149,819 60	31,106,217 »	33,115,751 85	35,824,051 43	38,628,259 75	41,420,544 74
173,608,068 66	474,725,192 62	476,330,259 21	477,390,423 92	479,346,821 32	481,356,356 17	484,064,655 75	486,868,864 07	489,661,149 06
5,938,718 86	6,235,316 46	6,527,809 88	6,666,517 22	6,820,960 85	7,287,995 37	7,716,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41
33,211,420 96	33,530,010 58	33,961,423 07	33,930,456 39	34,314,389 33	34,483,413 10	(3) 35,114,929,68	(3) 36,468,631 22	37,473,614 40
8,272,120 35	8,363,982 34	8,495,186 39	8,540,500 43	8,561,900 57	9,000,661 87	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48
182,437,361 58	185,609,011 43	188,023,647 97	189,267,028 37	193,078,426 70	199,182,576 08	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45
67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
249,508,749 82	252,680,399 67	255,095,036 21	256,338,416 61	260,149,814 94	266,253,964 32	273,873,365 79	279,434,215 97	285,045,890 69
»	»	»	»	»	65,149 25	668,515 73	536,084 70	»
233,349,848 63	1,245,066,464 48	1,257,414,844 31	1,270,467,095 27	1,283,702,803 32	1,298,566,351 08	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10
15,902,155 17	16,373,923 95	16,492,363 79	16,570,374 43	16,650,546 41	16,749,613 20	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 98
437,305 05	a) 97,149 43	a) 146,924 53	a) 245,562 14	a) 417,551 90	a) 651,851 17	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53
249,689,308 85	1,261,537,537 86	1,274,054,132 63	1,287,283,031 84	1,300,770,901 63	1,315,967,815 45	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61
22,930,693 96	11,954,772 71	15,063,958 17	17,480,290 64	17,727,885 63	16,670,462 25	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,998 42
226,758,614 89	1,249,582,765 15 (5)	1,258,990,174 46	1,269,802,741 20	1,283,043,016 »	1,299,297,353 20	1,324,773,359 89	1,341,245,043 04 (6)	1,358,999,586 19 (6)

rubrique : « Parachèvement des lignes rachetées ».

Bruxelles à Londerzeel par Zellick ; Bruxelles au bois de la Cambre ; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.

de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à

N° XIV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises	1891.	1892.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	768,211	(¹) 655,506	(²) 118,772	774,278
	à forfait pour son compte	—	692,988	15,120	679,626	694,746
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,581	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,105	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand- Ducal.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,428	157,774	165,634	323,408
C. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (³)	1 janv. 1873	308,816	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (⁴) . .	1 janv. 1871	643,329	106,958	536,030	642,988
			982,287	358,634	623,329	981,963
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵) . . .	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶) . . .	9 juin 1853	102,661	102,134	527	102,661
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	239,486	»	240,572	240,572
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	9,242	»	9,242
	Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			459,601	138,365	322,322	460,687
E. Tronçons de voies appartenant à des compa- gnies et exploités en commun avec l'État (⁷).		»	14,137	2,282	11,855	14,137
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D.)		»	2,903,087	1,167,625	1,744,049	2,911,674
Longueur totale exploitée par l'État.		»	3,240,652	1,327,681	1,921,538	3,249,219

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.
(²) Y compris 2k,582 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.
(³) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 3 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1^{er} janvier 1875.
(⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).
(⁵) Racheté comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.
(⁶) — 1^{er} mai 1877, —
(⁷) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Jamioulx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eccloo.

N° XV. — Importance du matériel de traction en 1892.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	16	379	1,556	86	1,426	611	2,037	
Nombre d'essieux moteurs	16	758	4,668	344	4,009	1,777	5,786	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	35,232	1,149,093	8,055,100	592,124	7,670,777	2,160,772	9,831,549
	Par locomotive. . .	2,202	3,032	5,177	6,886	5,379	3,536	4,826
	Par essieu moteur .	2,202	1,506	1,726	1,722	1,958	1,217	1,699
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	220,120	9,277,280	55,916,110	4,315,650	49,915,980	19,813,180	69,729,160
	Par locomotive. . .	13,758	24,480	35,936	50,182	35,004	32,427	34,231
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	421,300	11,840,350	51,249,400	3,364,300	49,080,100	17,795,200	66,875,300
	Par locomotive. .	26,331	31,241	32,936	39,120	34,418	29,124	32,830
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	556,150	13,556,950	58,728,060	4,315,650	54,086,330	23,070,480	77,156,810
	Par locomotive. . .	34,760	35,770	37,743	50,182	37,929	37,770	37,877

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		1,287
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	{	En tout 13,798,620
		Par tender 10,722
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	{	En tout 28,846,620
		Par tender 22,414

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

N° XVI. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établisse ^{ment} . — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arrière.
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1835 à	358	489	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15	»
1869	»	4	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	»
1870	167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	»
1871	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1872	75	4	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	»
1873	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1874	203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36	»
1875	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	»
1876	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1877	32	»	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	»
1878	53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	»
1879	131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»
1880	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1881	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1882	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1883	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1884	35	16	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1885	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	4
1886	20	4	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1887	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1888	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1889	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1890	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1891	32	4	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	(1) 5	»
1892(1)												
	2,032	514	167	2,713	509	167	676					
		681										

(1) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 19 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

Tenders.

1835 à 1869	316	161	»	477	190	»	190	+ 287	287	316	»	29
1870	»	15	»	15	20	»	20	— 5	282	316	»	34
1871	112	10	»	122	15	»	15	+ 107	389	428	»	39
1872	59	15	»	74	22	»	22	+ 52	441	487	»	46
1873	79	»	»	79	20	1	21	+ 58	499	566	»	67
1874	40	4	»	41	21	»	21	+ 20	519	606	»	87
1875	121	50	»	171	21	»	21	+ 150	669	727	»	58
1876	72	11	»	113	13	»	13	+ 100	769	799	»	30
1877	28	»	»	28	16	»	16	+ 12	781	827	»	46
1878	12	»	»	12	11	»	11	+ 1	782	839	»	57
1879	32	»	»	32	24	»	24	+ 8	790	871	»	81
1880	49	»	»	49	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	147	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	4	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892 ⁽²⁾	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	(1) 1,398	1,465	»	(1)(2) 67
	1,537	515	»	2,052	683	1	684					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 55 tenders et de 15 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

ulant. — Renouvellement et extensions.

NOS.

ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement — Changem ^t de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrière.
Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		MATÉRIEL									
		neuf.	transformé.	démoli.		transformé.							

Voitures à vapeur.

2	»	»	»	2	»	»	»	»	+	2	2	2	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»
44	»	»	»	44	»	»	»	»	+	44	43	43	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43	43	»	»
4	»	4	»	2	»	4	»	4	+	4	44	44	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44	44	»	»
»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	4	43	44	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43	44	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43	44	»	4
»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	44	44	»	»
9	»	4	»	40	»	»	»	»	+	40	24	23	4	»
23	»	»	»	23	»	»	»	»	+	23	47	46	4	»
3	»	»	»	3	»	»	»	»	+	3	50	49	4	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	4	»
»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
49	»	7	»	56	»	2	»	2						

Véhicules pour trains de voyageurs.

940	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,443	940	203	»	
953	»	221	6	4,180	»	403	90	493	+	687	4,830	4,893	»	63
»	»	71	45	86	»	24	42	36	+	50	4,880	4,893	»	43
334	»	74	5	443	»	53	»	53	+	360	2,240	2,227	43	»
439	286	49	»	444	304	45	»	346	+	98	2,338	2,351	»	43
485	3	3	»	494	229	76	»	305	—	444	2,224	2,310	»	86
»	32	481	»	213	4	79	2	82	+	431	2,355	2,341	44	»
291	429	400	»	520	»	72	5	77	+	443	2,798	2,761	37	»
63	»	423	»	486	»	84	»	84	+	402	2,900	2,824	76	»
57	4	48	»	406	»	65	»	65	+	41	2,941	2,882	59	»
187	»	457	20	364	»	47	20	67	+	297	3,238	3,069	469	»
237	»	31	64	332	4	62	64	427	+	205	3,443	3,305	438	»
266	»	284	452	702	4	56	452	209	+	493	3,936	3,570	366	»
40	»	22	4	33	»	75	4	76	—	43	3,893	3,580	313	»
457	4	4	44	473	»	54	40	64	+	109	4,002	3,738	264	»
422	»	51	3	476	»	41	3	44	+	132	4,434	3,860	274	»
80	54	8	»	439	»	80	»	80	+	59	4,493	3,994	202	»
77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	4	4,492	4,068	424	»
41	»	403	»	444	»	68	44	82	+	32	4,224	4,079	445	»
26	»	405	»	431	»	62	40	102	+	29	4,253	4,405	448	»
306	»	7	»	343	»	43	9	52	+	261	4,514	4,414	103	»
210	»	24	2	236	»	62	43	75	+	161	4,675	4,621	54	»
44	»	78	5	427	»	69	7	76	+	54	4,726	4,665	61	»
428	»	5	»	433	»	41	4	42	+	91	4,847	4,793	24	»
434	»	3	41	448	»	21	6	27	+	421	4,938	4,927	(1) 11	»
4,957	503	4,727	295	6,542	533	4,760	454	2,747						
établiss ^t . 5,460				2,022				2,214						
mont des sor- ties. 533				203				Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.						
Reste. . . 4,027				Total. 2,225										

La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 64 véhicules restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

N° XVI (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2. 3 et 7.	Avance.	Arrivée.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.	MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.						
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1858	7,336	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,963	7,336	»	37
1859 à 1869	3,972	»	3,490	73	7,235	»	4,036	40	4,046	+ 3,489	40,452	44,308	»	4,15
1870	476	»	4,240	42	4,698	»	338	45	353	+ 4,345	44,497	44,784	»	28
1874	9,264	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,942	21,045	»	43
1872	4,623	304	639	»	2,563	286	254	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	454	229	4	»	684	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	8
1874	23	»	6	»	29	32	240	»	244	— 245	23,059	23,354	»	29
1875	5,463	»	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	499	»
1876	4,439	»	613	4	4,753	»	604	»	604	+ 4,452	29,736	29,524	212	»
1877	523	»	757	4	4,284	6	556	4	563	+ 718	30,454	30,044	443	»
1878	4,034	»	240	91	4,335	»	664	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	3
1879	986	»	520	436	4,642	516	447	436	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	3,448	»	8	334	3,757	52	358	334	744	+ 3,016	34,596	34,914	»	31
1881	3,363	»	403	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,224	37,817	38,274	»	45
1882	3,924	»	»	40	3,964	»	356	44	397	+ 3,567	41,384	42,498	»	81
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	44,769	42,664	»	89
1884	200	»	586	4	787	54	609	»	660	+ 427	44,896	42,813	»	91
1885	4	»	404	6	444	»	593	»	593	— 482	44,444	42,814	»	4,40
1886	»	»	240	44	224	»	682	»	682	— 458	40,956	42,814	»	4,85
1887	»	»	»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814	»	2,22
1888	270	»	4,730	40	2,040	»	280	»	280	+ 4,730	42,324	43,084	»	76
1889	738	»	265	43	4,046	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	76
1890	764	»	400	24	888	»	444	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	4,00
1891	»	»	»	22	22	»	343	»	343	— 294	43,232	44,586	»	4,35
1892 ⁽¹⁾	79	»	720	2	801	»	322	4	323	+ 478	43,740	44,665	»	(1) 93
45,240		530	12,581	4,405	52,390	4,075	43,334	4,234	45,643					
1 ^{er} établisst. 45,740		43,986		44,568										
Montant des sor- ties. 1,075				Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1858 373										
Reste. 44,665				Total. 44,941										

(1) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 404 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

N° XVII. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÈRE TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÈRE. 4	
31 décembre 1873.	811,024	546,141	264,883	»	
— 1874.	778,800	546,141	232,659	»	
— 1875.	758,472	546,141	212,331	»	
— 1876.	723,764	546,141	177,623	»	
— 1877.	706,304	548,342	157,961	»	
— 1878.	665,156	550,545	114,611	»	
— 1879.	741,700	552,747	188,953	»	
— 1880.	700,482	552,747	147,735	»	
— 1881.	838,638	552,747	285,891	»	
— 1882.	910,428	555,603	354,825	»	
— 1883.	892,558	560,007	332,551	»	
— 1884.	869,428	577,783	291,645	»	
— 1885.	970,279	575,581	394,698	»	
— 1886.	891,798	577,783	314,015	»	
— 1887.	743,456	587,901	155,555	»	
— 1888.	608,376	592,305	16,071	»	
— 1889.	814,022	701,473	112,549	»	
— 1890.	953,555	721,119	232,436	»	
— 1891.	1,250,153	763,253	486,900	»	
— 1892 ⁽¹⁾	1,257,903	810,759	⁽¹⁾ 447,144	»	

La puissance de traction des moteurs tangentiellement aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères;
 d — le diamètre des cylindres en mètres;
 l — la course des pistons en mètres;
 D — le diamètre des roues motrices en mètres.

⁽¹⁾ Au 31 décembre 1892, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 19 locomotive; représentant une puissance de traction de 80,254 kilogrammes.

N° XVIII. — *Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel.*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouvellement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	— AVANCE. VALEUR en argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	1,189,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	483,800	16,494,873	3,594,195
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,494,873	1,070,055	17,564,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,564,928	1,283,310	18,848,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,848,238	753,612	19,601,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,601,850	445,200	20,047,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	1,474,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	137,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579
(¹) 1892	24,008,514	678,441	24,686,955	28,728,093	435,250	29,163,343	(¹) 4,476,688

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(¹) La situation de l'exercice 1892 a été établie sans tenir compte de 19 locomotives et de 55 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,444,270 francs.

° XIX. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent » (¹).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1 ^{er} janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	40,927,296	"	4,683,964	42,616,260	43,682,475	4,363,250	45,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	4,063,896	4,813,512	43,804,704	45,045,725	3,364,800	48,410,525	4,605,821
1876	44,991,492	4,834,464	4,865,892	45,691,548	48,440,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,825,656	4,631,928	4,854,252	47,314,836	21,359,800	4,449,430	22,508,930	5,497,094
1878	45,457,584	4,783,248	4,782,084	49,022,916	22,508,930	4,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	47,240,832	4,361,880	4,200,084	49,802,796	24,258,634	4,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	48,602,712	4,424,424	4,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	49,727,436	959,436	4,740,480	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,408,428	4,685,472	23,479,872	28,480,246	"	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	4,548,420	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	4,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	4,332,607	31,114,647	3,854,595
1885	25,014,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	31,114,647	266,405	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	4,948,536	4,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	4,820,756
1887	28,750,464	4,264,404	4,434,048	31,448,616	32,204,312	467,420	32,671,432	4,222,816
1888	30,014,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,404	4,715,736	33,578,736	36,465,424	708,248	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,031,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,478,320	926,544	4,574,892	35,679,756	38,254,679	"	38,254,679	2,574,923
1892 (²)	34,104,864	854,376	4,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	(³)4,261,594

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

¹) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.
²) La situation de l'exercice 1892 a été établie sans tenir compte de 101 wagons et 64 voitures restant à fournir sur fonds de renouvellement date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,515,885 francs.

N°XX. — Tableau du parcours kilométrique

A. Voitures à voyageurs :

Voitures de 1^{re} classe

— de 2^e classe

— de 3^e classe

— mixtes

— à vapeur

— fourgons

Ensemble.

B. Voitures diverses et fourgons :

Voitures cellulaires

— poste

Wagons à bagages. { Fourgons

 { Locomotives fourgons

Ensemble.

C. Voitures en service :

Voitures à voyageurs

— cellulaires

— poste

Locomotives fourgons

Fourgons

Ensemble.

D. Wagons (chargés, vides et en service) :

Boxes

Trucks pour équipages.

Wagons fermés { vitesse et AB

 { ordinaires

— ouverts { à coke, minéral, etc.

 { autres de 10 tonnes et moins

 { de plus de 10 tonnes

Traineaux et wagons lestés

Ensemble.

Parcours total du matériel

Sur le réseau de l'État

Sur sections étrangères

Décomposition du parcours des wagons (litt. D). { chargés inscrits en feuille taxée

 { — — — de service.

 { vides.

 { lestés au poids mort

TRAINS DE VOYAGEURS.			
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
15,525,501	2,791,874	2,865	191,11
14,502,779	998,679	2,511	249,0
71,047,981	1,081,908	6,551	560,7
22,546,555	2,555,941	1,821	158,6
1,104,995	"	1,197	1,9
4,852,555	"	"	14,7
127,580,560	7,408,402	14,725	1,156,5
154,988,762		1,171,076	
582,907	"	52	"
2,122,782	607,544	1,161	7,8
25,655,207	2,441,956	6,154	569,8
1,548,862	"	"	"
29,509,758	5,049,500	7,547	577,7
52,559,058		585,061	
1,750,469	"	"	"
47	"	"	"
12,192	"	"	"
16,065	"	"	"
"	"	"	"
1,758,771	"	"	"
1,758,771		"	
254,678	1,548,751	1,642	54,2
27,658		155	
2,255,170		7,024	
558,802		27,542	
"		"	
"	165,572	"	"
"		"	
"		"	
5,041,660	1,548,751	56,541	54,2
4,590,591		70,549	
175,696,982		1,626,686	
160,055,527	11 654,278	58,411	1,568,27
1,857,022	152,155	"	"
4,225,019		70,549	
"		"	
"		"	
165,572		"	
4,590,591		70,549	

RÉCAPITULATION DES PARCOU

Dans les trains de l'État (report)	161,890,549
— étrangers (report)	58,411
Sur les lignes étrangères dans les trains étrangers	8,555,765
	170,502,725

matériel de transport pendant l'année 1892.

TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE DES TRAINS			
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
109,080	6,956	62	4,751	15,654,581	2,798,850	2,925	195,948
114,878	11,495	188	6,522	14,617,657	1,010,174	2,699	255,594
1,519,555	58,072	619	14,227	72,567,514	1,159,980	6,950	575,002
554,805	16,652	8	7,951	25,081,556	2,552,575	1,829	146,565
10,572	"	"	"	1,115,565	"	1,197	1,969
290,051	15	"	"	5,142,584	15	"	14,728
2,578,697	95,170	877	55,451	129,959,057	7,501,572	15,600	1,189,804
2,471,867		54,528		137,460,629		1,205,401	
1,404	"	"	174	584,511	"	52	176
"	10,987	"	"	2,122,782	618,551	1,161	7,850
8,574,458	71,584	467	145,050	44,029,615	2,515,540	6,621	514,892
8,851	"	"	"	1,557,695	"	"	"
8,584,675	82,571	467	145,204	47,894,451	5,151,671	7,814	522,918
18,467,044		145,671		51,026,102		550,752	
2,557,092	"	"	"	4,267,561	"	"	"
9,171	"	"	"	9,218	"	"	"
11,551	"	"	"	25,725	"	"	"
5,452	"	"	"	19,495	"	"	"
557,277	"	"	"	557,277	"	"	"
3,098,505	"	"	"	4,857,274	"	"	"
3,098,505		"		4,857,274		"	
619,272	92,007,069	720	2,055,788	875,950	95,555,800	2,562	2,087,996
598,682		211		626,520		544	
1,916,498		1,891		4,171,668		8,915	
9,465,107		126,218		79,805,909		155,760	
10,574,985		44,539		50,574,985		44,559	
1,559,662		650,501		191,559,662		650,501	
5,067,506		9,999		5,067,506		9,999	
1,055,416		"		1,220,788		"	
10,656,928	92,007,069	815,679	2,055,788	555,698,588	95,555,800	850,020	2,087,996
422,665,997		2,867,467		427,054,588		2,958,016	
446,701,411		5,047,166		620,598,595		4,674,152	
10,008,497	89,526,299	815,025	2,252,445	510,062,024	100,980,577	875,454	3,800,718
4,510,504	2,856,511	"	"	6,547,526	5,008,466	"	"
265,649,987		1,692,555		269,875,006		1,765,084	
12,725,549		"		12,725,549		"	
145,255,045		1,174,952		145,255,045		1,174,952	
1,055,416		"		1,220,788		"	
422,665,997		2,867,467		427,054,588		2,958,016	

MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

54,518,801	516,409,550
815,025	875,454
55,855,266	162,209,051
99,189,090	679,491,815

ANNÉES.	CONSUMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSUMMATIONS												Observations.
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge				
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.			
1892	Charbon gailleux . . .	Kilogrammes 3,463,000	Fr. c. 41.46	Fr. c. 38,647 08	K. 48.49	F. 0,433	K. 46.93	F. 0,424	K. 43.48	F. 0,059	K. 4.185	F. 0,009	K. 0.44948	F. 0,00329	(1) Les charges sont conventionnelles : elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sans les fourgons Etat à 3 essieux, les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge : etc., etc. Tout wagon vide de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge ; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-trainaux comptent également pour 3 unités de charge ; etc., etc.		
	— menu demi-gras.	213,378,800	7.82	1,668,622 22													
	— gras.	151,044,254	40.08	1,522,495 84													
	— maigre.	367,350,022	5.88	2,460,018 43													
1891	Charbon gailleux . . .	4,464,200	14.25	59,339 85													
	— menu demi-gras.	277,784,605	10.70	2,972,295 27													
	— gras.	138,558,150	13. »	1,801,255 95													
	— maigre.	341,472,200	8.28	2,824,905 82													
		761,679,155	10.05	7,657,796 89	48.92	0,490	47.55	0,176	44.08	0,441	4,242	0,012	0.45861	0,00459			
1892															Véhicules-kilomètre chargés et vides. 620,398,393 613,437,648		
1891																Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres. 54,532,446 54,108,247	
															Locomotives-kilomètre avec train. 43,423,235 43,398,688		
																Trains-kilomètre. 40,413,576 40,251,858	
															Charges unités-kilomètre ('). 1,633,741,238 4,660,859,419		

N° XXII. — Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1891.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1892.	DIFFERENCES POUR 1892.			
			En plus.	En moins.		
Tarif de 1891.	Tarif de 1892.					
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux.	Rails, neufs . .	4,451,131 »	4,598,595 »	5,799,383 »	1,200,788 »	»
	billes et de remploi	3,440,492 »	3,527,705 »	3,948,188 »	420,483 »	»
	accessoires (vieux . .	880,704 »	928,506 »	602,542 »	»	325,964 »
Ensemble (1) . .		8,772,327 »	9,054,806 »	10,350,113 »	+ 1,295,307 »	
Traction et exploitation.						
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.						
a. Objets et matières neufs.						
Matériel, outils, meubles et utensiles.		432,435 74	420,762 97	540,809 83	120,046 86	»
Combustibles		453,314 49	323,662 40	289,000 49	»	34,661 91
Huiles d'éclairage.		59,754 40	62,634 77	51,640 04	»	10,994 73
Huiles et matières de graissage.		95,869 09	91,582 77	82,560 32	»	9,022 45
Bois de construction		723,325 78	706,519 54	620,836 95	»	85,682 56
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.		2,738,731 44	2,606,009 26	2,868,906 06	262,896 80	»
Acier, fonte et fer divers . . .		381,429 69	325,240 06	418,362 06	93,122 »	»
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux		408,660 34	394,326 43	328,068 72	»	66,257 41
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques		112,929 24	109,153 95	90,883 76	»	18,270 19
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.		208,591 45	227,271 53	170,387 41	»	56,884 12
Matières et objets divers . . .		884,824 27	826,788 91	1,114,998 28	288,209 37	»
b. Objets et matières non utilisables.						
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).		267,230 25	255,592 91	220,123 91	»	35,469 »
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).		368,768 81	325,052 86	327,540 72	2,487 86	»
Total (annexe XXIII). . .		7,135,861 96	6,674,598 03	7,124,118 55		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.						
Stations et ateliers		1,462,891 84	1,299,211 70	1,360,343 25	61,131 55	»
Sections.		612,455 03	601,372 38	647,475 79	46,103 41	»
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .		257,712 43	258,433 48	278,443 68	20,010 20	»
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	5,437,292 »	5,490,752 »	5,062,935 »	»	427,817 »
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	450,233	450,233 »	467,000 »	46,767 »	
Ensemble (1) (3) .		15,056,445 96	14,474,600 59	14,640,316 27	+ 165,715 68	
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre 1892.		23,828,772 96	23,529,406 59	24,990,429 27	+ 1,461,022 68	

(¹) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 24 et 40, ainsi que l'annexe XXIV).

(²) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXV).

(³) Non compris fr. 176-80 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (¹).

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1891. (Tarif de 1892.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1892. (Tarif de 1892.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1893.)
			En plus.	En moins.	
Ans	Fr. c. 237,246 17	Fr. c. 193,315 60	Fr. c. »	Fr. c. 43,930 57	Fr. c. 180,191 34
Anvers-Dam.	170,182 82	181,560 90	11,378 08	»	164,304 77
Braine-le-Comte	192,100 24	249,348 92	57,248 68	»	237,444 42
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	90,763 83	93,725 55	2,961 72	»	81,079 40
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	445,722 58	425,891 03	»	19,831 55	401,145 43
Gand (Gentbrugge)	916,858 66	1,193,754 27	276,895 61	»	1,137,876 35
Jemelle	359,318 38	414,668 25	55,349 87	»	374,045 88
Liège	128,415 72	117,727 67	»	10,688 05	104,126 56
Luttre	656,513 85	771,120 49	114,606 64	»	758,529 07
Malines (ateliers centraux)	2,023,221 17	2,202,931 60	179,710 43	»	2,093,102 32
Malines (magasin central).	451,156 91	412,792 38	»	38,364 53	412,562 75
Malines (dépôt du timbre)	22,186 30	26,933 89	4,747 59	»	26,820 65
Mons (Cuesmes).	980,911 40	840,348 »	»	140,563 40	802,937 55
Totaux.	6,674,598 03	(²) 7,124,118 55	+ 449,520 52		6,774,166 49

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

(²) Non compris fr. 176-80 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés
dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'annexe XXII pour la partie Traction et Exploitation.)

N^o XXIV. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui de l'annexe XX)

N ^o D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	20,704	40,279 51
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	12,560	29,668 57
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	139,586	32,483 80
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	21	4,683 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	38	2,053 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 »
7	Balai ordinaire	—	41,788	4,178 80
8	Bandages divers	Kil.	941,588	294,457 65
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	41,469	25,229 30
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	7,952	10,130 20
11	— en bois pour frein	—	43,544	22,858 91
12	Bois d'acajou en planches et madriers.	M ³	8	1,996 52
13	— d'allumage neuf et vieux	—	5,448	24,570 52
14	— de chêne	—	268	47,744 34
15	— de frêne en planches et madriers.	—	79	7,894 45
16	— de sapin divers.	—	2,069	170,895 55
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	5,403	466,695 33
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	918	4,426 50
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	41,099	72,884 20
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	86,966	42,277 22
20	Boulons polis pour locomotives	—	39,204	26,424 45
21	— — et bruts pour voitures.	—	179,727	66,232 12
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	3,095	45,813 50
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	4,320	17,015 97
24	Chaines de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,432	17,978 93
25	— ordinaires, diverses	Kil.	5,730	2,289 35
26	Chanvre fin	—	9,482	40,099 65
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc).	Tonne.	63,851	818.430 90
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	82,494	41,219 93
29	Clous d'épingles divers	Kil.	24,562	5,893 38
30	Coke industriel	Tonne.	332	5,643 71
A reporter. . . .				2,302,865 95

ts approvisionnés dans les divers dépôts.

ur la partie Traction et Exploitation.)

VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	1892.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	
10,276 51	32,697	44,842 01	40,632 35	
29,669 49	9,722	21,573 39	21,578 39	
33,878 41	480,431	44,413 46	43,436 46	
4,683 »	24	4,323 »	4,323 »	
2,053 »	402	4,983 »	4,983 »	
450 »	3	450 »	450 »	
4,478 80	24,709	2,470 90	2,213 81	
294,457 65	974,501	301,885 27	368,544 »	
22,545 48	20,983	33,712 93	30,292 37	
9,651 01	41,901	44,838 78	43,464 44	
49,079 09	41,855	48,409 18	47,048 55	
2,600 96	43	4,218 44	4,345 97	
24,566 32	6,388	33,711 43	33,711 43	
47,712 31	277	56,695 45	60,967 47	
8,919 92	71	8,017 54	7,402 75	
451,931 59	2,215	166,279 28	160,445 11	
466,686 77	4,243	367,096 71	344,348 99	
4,227 40	4,203	7,461 40	6,406 60	
70,076 03	41,767	75,277 21	75,531 64	
38,778 24	67,738	33,789 57	30,744 35	
26,329 39	41,427	28,951 40	28,069 19	
65,567 15	482,380	67,441 68	60,672 08	
49,514 90	2,769	43,233 25	42,237 75	
47,016 38	630	7,482 42	7,482 42	
46,428 35	5,784	48,421 50	45,993 66	
2,285 10	7,979	3,036 65	3,155 43	
40,099 65	44,719	46,490 96	45,896 76	
573,865 20	62,638	539,231 23	391,399 90	
12,014 60	444,847	46,527 46	44,450 27	
4,885 21	64,300	43,484 80	42,240 36	
5,546 46	305	5,488 27	4,448 85	
2,029,970 77		4,973,010 27	4,835,386 75	

N ^o D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
	Report.			2,302,865 95
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	45,223	14,453 81
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	6,455	28,439 45
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	3,763	21,724 83
34	— — au kil.	Kil.	45,598	83,382 50
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	304,330	502,777 42
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	97	77,810 .
37	Déchets de coton divers	Kil.	73,207	36,603 35
38	Draps divers	Mèt. ct.	3,722	23,453 22
39	Éponge ordinaire	Kil.	404	4,670 58
40	Essieux divers	—	281,978	468,613 61
41	Fagots	Pièce.	35,262	5,289 30
42	Fer battu en barres	Kil.	440,365	24,758 82
43	— en tôle divers	—	285,272	73,738 93
44	— étiré divers	—	405,748	86,076 38
45	— pour barreaux de grilles	—	42,602	2,646 42
46	— d'angle et profilés	—	322,869	67,549 49
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	495,821	32,353 80
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	409,223	70,392 61
49	— de pétrole.	—	475,283	24,472 49
50	— de graissage.	—	303,579	96,634 36
51	Métal blanc.	—	46,002	22,948 50
52	Nickel, bronze, etc..	—	40,785	40,730 60
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	62	4,760 50
54	Plomb à plomber	Kil.	24,479	9,687 88
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	24,526	460,660 55
55bis	— — —	Kil.	242,994	404,030 05
56	Robinet en bronze divers	Pièce.	3,278	28,316 78
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	4,420	4,466,660 »
58	— — — coudé	—	437	4,479,590 »
59	— — non montées	Pièce.	67	31,350 »
60	— — sans bandages	—	44	47,920 »
61	— de tender montés sur essieu	Paire.	630	396,630 »
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			7,472,058 28

1892.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	
2,029,970 77		1,973,010 27	1,835,386 75	
43,650 26	3,310	2,583 58	2,153 70	
27,853 40	7,485	31,488 90	27,168 »	
21,743 83	4,548	22,154 25	21,603 15	
83,442 50	38,236	74,462 58	65,183 82	
494,655 61	309,163	503,122 62	428,138 29	
79,460 »	429	120,983 »	116,657 »	
37,364 32	72,147	36,795 16	33,187 80	
24,834 52	11,098	66,769 53	61,112 73	
4,551 »	48	737 83	661 44	
170,420 41	367,863	184,443 16	184,437 24	
5,289 30	29,438	4,415 70	4,415 70	
24,898 62	113,265	25,113 93	27,069 65	
52,690 85	450,045	87,102 93	84,330 27	
67,090 78	569,800	92,284 86	97,038 26	
4,764 54	21,813	42,957 54	42,964 38	
54,830 64	316,127	54,068 26	56,798 59	
29,127 60	225,267	34,623 80	35,600 86	
78,289 16	96,233	70,287 47	55,251 60	
18,054 61	235,457	23,545 70	21,189 96	
94,133 12	207,644	85,674 31	72,208 57	
22,916 40	18,019	26,154 77	40,461 44	
10,730 60	9,806	9,804 08	9,804 08	
4,548 50	138	2,541 40	2,494 90	
9,402 76	12,262	5,190 01	4,611 35	
152,459 16	18,654	166,778 57	136,359 23	
100,116 61	197,221	91,052 28	72,320 08	
27,604 83	2,643	24,333 88	23,964 38	
1,484,860 »	1,111	1,458,780 »	1,458,780 »	
1,161,390 »	425	1,151,700 »	1,151,700 »	
31,350 »	80	40,700 »	40,700 »	
17,920 »	52	22,270 »	22,270 »	
355,250 »	644	357,070 »	354,200 »	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
6,786,664 70		6,893,000 37	6,590,223 22	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
	Report.		"	7,472,058 28
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	6,896	2,514,875 "
65	— — — non montées	Pièce.	"	"
66	— — — sans bandages	—	"	"
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	402	480 63
68	— brun	—	46,949	4,240 94
69	Suif	—	30,460	19,740 43
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	54,637	49,331 60
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	4,632	48,927 "
72	Torchons en coton	—	7,373	4,893 52
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	284,464	502,794 44
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	40,040	22,526 85
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	49,069	42,484 01
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	3,524	9,572 79
77	Verres à vitres.	M²	4,687	7,970 47
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	4,399	450 64
79	— fer diverses.	—	497,602	46,391 23
80	Zinc en feuilles	Kil.	7,583	4,442 79
	Totaux.		"	40,324,850 62
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.		"	3,686,704 57
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		"	612,455 03
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.		"	432,435 74
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.		"	45,056,445 96

VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	1892.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	
6,786,664 70	»	6,893,000 37	6,590,223 22	
2,606,715 »	6,077	2,228,015 »	2,294,475 »	
»	»	»	»	
»	16	2,000 »	2,000 »	
480 34	302	430 83	423 31	
4,440 44	8,231	2,348 07	2,257 56	
20,635 39	45,010	30,606 46	28,355 89	
49,568 71	52,919	48,094 93	48,417 66	
47,402 50	2,425	24,457 95	22,256 95	
4,969 17	9,966	2,690 82	2,192 52	
447,421 21	349,209	455,646 92	444,027 55	
20,467 81	44,527	29,009 04	26,728 81	
40,543 13	45,528	42,772 »	41,725 87	
9,572 79	4,738	45,257 08	43,923 44	
9,372 72	4,456	8,314 98	7,059 49	
506 85	4,656	520 77	524 37	
45,773 35	262,812	24,882 72	24,888 44	
4,442 79	9,534	5,645 68	5,046 76	
945,346 87	»	9,753,390 62	9,463,926 24	
507,418 37	»	3,698,640 03	3,565,836 24	
601,372 38	»	647,475 79	634,367 »	
420,762 97	»	540,809 83	538,099 43	
4474,600 59	»	44,640,316 27	44,202,228 61	

N° XXV. — Situation et mouvement des mitrailles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1		ENTRÉES.				TOTAL de la valeur des quantités magasin au 31 décembre 1891 et de ce des quantités entrées en 1892 (col. 2 + col. 6)
		VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
		En magasin au 31 décembre 1891. Tarif de 1892. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire) 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1892. 5	
Acier vieux bandages.		17,974 87	13,800 »	4,174 87	64,155 94	82,110 »
— — essieux coudés		4,752 28	2,580 »	2,372 28	5,722 76	8,475 »
— — — droits.		5,208 25	»	5,208 25	22,269 10	27,477 »
— vieilles feuilles de ressort		15,610 16	12,432 »	3,178 16	16,507 82	32,117 »
— fondu, vieux ressorts à spirales.		11,512 50	9,058 35	2,454 15	24,657 80	36,150 »
— riblonds (tournures).		19,751 19	17,800 »	1,951 19	58,705 96	58,457 »
— mitrailles ordinaires		2,886 59	1,776 »	1,110 59	4,057 18	6,925 »
— mitrailles, brûlé		657 40	458 »	219 40	1,598 55	2,055 »
Argent de Berlin, vieux		857 69	»	857 69	105 25	962 »
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.		»	»	»	16,044 »	16,044 »
Caoutchouc vieux		902 80	»	902 80	781 87	1,684 »
Crasse provenant des fours à réchauffer		»	»	»	1,551 80	1,551 »
Cuivre, bronze, mitrailles		52,510 51	»	52,510 51	519,159 54	551,669 »
— — riblonds et limailles.		59,545 57	25,996 40	15,546 97	117,968 81	157,512 »
— jaune, mitrailles.		16,181 10	5,500 »	10,681 10	70,112 79	86,295 »
— — riblonds et limailles		2,148 55	»	2,148 55	5,105 60	7,252 »
— rouge, mitrailles de vieux foyers		21,640 80	»	21,640 80	141,574 25	165,015 »
— — — ordinaires.		34,498 58	»	34,498 58	111,517 54	146,015 »
— — riblonds et limailles.		10,114 58	11,050 »	»	26,157 67	56,252 »
Déchets de cuir.		106 44	»	106 44	455 22	561 »
Fer divers vieux de emploi		5,544 40	»	5,544 40	5,552 50	11,096 »
Fer en tôle divers vieux de emploi		2,026 42	»	2,026 42	11,882 50	15,908 »
Fer vieux bandages.		15,650 50	»	15,650 50	9,578 80	25,229 »
Fer vieux essieux droits		8,051 20	»	8,051 20	9,855 50	17,886 »
— — coudés.		995 04	»	995 04	472 56	1,467 »
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.		4,648 04	6,932 51 prix de vente.	15,795 58	16,851 45	21,499 »
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.		2,046 66			5,755 95	5,780 »
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.		10,447 48			25,202 78	55,650 »
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages		5,585 51			6,596 50	9,979 »
A reporter.		289,650 11	105,165 26	185,405 07	1,075,212 97	1,562,843 »

pièces hors d'usage en 1892. (Magasin central et dépôts.)

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des marchandises conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1892. (Colonne 6 moins col. 11)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1892 (Pour mémoire)
7	8	9	10	11	12	13	14	15
21 51	»	64,580 »	52 58	64,401 51	64,170 »	17,709 50	8,820 »	8,889 50
654 08	»	4,480 »	158 97	5,154 08	5,655 40	5,540 96	»	5,510 96
1,629 55	»	»	57 »	15,629 55	»	11,847 80	»	11,847 80
906 55	»	24,568 »	5,580 91	26,474 55	25,008 25	5,645 45	6,512 »	»
47 70	»	25,558 15	8,994 60	25,605 85	25,686 27	10,544 47	9,750 »	794 47
400 52	»	55,000 »	6,129 52	55,400 52	48,555 »	5,056 85	12,400 »	»
718 07	»	1,776 »	1,625 80	2,494 07	1,776 »	4,429 50	4,400 »	29 50
»	»	1,752 »	789 52	1,752 »	1,958 »	505 75	»	505 75
»	»	850 »	12 07	850 »	1,010 »	112 92	»	112 92
126 25	»	15,964 50	792 »	14,090 75	15,775 86	1,955 25	1,750 »	205 25
189 50	»	1,050 »	195 70	1,239 50	777 »	445 57	»	445 57
»	»	1,449 »	»	1,449 »	1,449 »	82 80	45 »	57 80
50,627 41	»	»	188,459 26	502,627 41	»	49,042 44	»	49,042 44
5,445 »	20,258 70	98,596 40	52,662 90	141,098 10	89,552 87	16,214 08	20,472 »	»
9,108 59	8,505 90	45,100 »	40,507 19	77,512 49	54,940 »	8,781 40	51,900 »	»
708 50	»	»	4,589 90	708 50	»	6,545 65	5,000 »	5,545 65
17,561 65	»	»	71,997 75	159,561 65	»	25,455 40	»	25,455 40
5,845 95	21,728 »	55,000 »	51,568 10	95,571 95	26,880 »	52,445 77	71,456 56	»
1,415 54	1,612 »	20,950 »	12,880 47	24,957 54	18,846 42	11,294 71	8,071 70	5,225 01
559 22	»	»	100 82	559 22	»	2 44	»	2 44
5,527 70	»	»	2,225 60	5,527 70	»	5,769 20	»	5,769 20
9,950 76	»	»	75 »	11,950 76	»	1,978 16	»	1,978 16
1,207 50	»	»	»	11,207 50	»	14,021 80	»	14,021 80
1,177 60	»	»	»	10,177 60	»	7,708 90	»	7,708 90
200 16	»	»	152 80	200 16	»	1,267 44	»	1,267 44
1,476 »	»	45 45	262 50	2,521 45	7,421 69	18,978 04	59,400 57 (prix de vente.)	15,591 71
5,940 75	»	95 »	655 »	4,055 75		1,744 86		
641 16	»	4,251 »	»	4,892 16		28,758 10		
866 05	»	5,802 50	»	4,668 55		5,511 08		
55,728 65	51,902 60	400,447 98	447,665 76	1,048,079 21	565,599 76	514,765 87	217,957 45	151,407 27

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1891 et de cell des quantité entrées en 18 (col. 2 + col. 3
	En magasin au 31 décembre 1891. Tarif de 1892. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1892. 5	
Report. . .	289,650 11	105,165 26	185,405 07	1,075,212 97	1,562,845 08
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	10 08	»	10 08	80 88	90 96
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	6,050 75	670 »	5,580 75	7,267 99	13,518 74
— n° 2 (semelles de freins)	4,554 65	8,400 »	»	9,501 74	15,656 57
— n° 5 (débris divers)	85,975 77	160,095 »	»	256,598 86	542,574 65
— n° 4 (grilles et pièces brûlées).	5,105 52	8,000 »	»	14,454 16	19,559 68
Fer galvanisé, mitrailles	215 55	200 »	15 55	252 51	465 81
Fer riblonds (tournures).	7,596 80	6,000 »	1,596 80	9,444 38	17,041 18
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»	7 50
Fonte de remploi.	527 75	»	527 75	445 52	975 25
Fonte, mitrailles ordinaires	51,561 56	52,128 44	»	105,645 52	155,204 88
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	1,260 49	410 »	850 49	5,409 12	4,669 61
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	876 40	840 »	56 40	756 40	1,612 80
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte).	712 08	1,075 »	»	1,546 84	2,258 92
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	2,551 28	2,500 »	51 28	5,752 72	8,064 »
Fonte riblonds (tournures)	567 12	»	567 12	608 75	1,175 85
Huile de graissage (résidus)	2,142 42	1,705 90	456 52	6,405 05	8,547 45
Limes vieilles et débris de limes.	»	1 66	1 66	501 50	501 50
Livrets ayant contenu de l'or fin	»	»	»	2 09	2 09
Locomotives et tenders à petite section et machines-outils hors d'usage.	»	»	»	9,198 50	9,198 50
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . . .	1,055 75	»	1,055 75	55,659 06	54,714 81
— riblonds et limaille	1,655 70	»	1,655 70	41,802 06	45,457 76
Meules à aiguiser, hors d'usage.	9 65	»	9 65	9 45	19 08
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	10,425 72	7,000 »	5,425 72	21,742 »	52,165 72
Nickel, riblonds et limailles de métal Monté- fiore	219 88	»	219 88	57 52	277 40
Objets divers en fer et en fonte, hors d'usage .	»	»	»	559 41	559 41
A reporter. . . .	452,288 25	555,989 26	201,207 41	1,600,252 76	2,052,541 01

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des leurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1892. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1892 (Pour mémoire)
7	8	9	10	11	12	13	14	15
5,728 65	51,902 60	400,447 98	447,665 76	1,048,079 21	565,599 76	514,765 87	217,957 45	151,407 27
»	»	»	»	»	»	90 96	»	90 96
984 75	»	670 »	2,862 11	7,654 75	671 »	5,663 99	670 »	4,995 99
69 44	»	9,800 »	1,286 59	9,869 44	9,715 »	5,786 95	7,700 »	»
677 08	»	266,581 51	41,968 44	515,258 59	259,948 64	29,516 24	151,500 »	»
117 60	»	15,500 »	2,496 15	15,617 60	15,790 »	5,942 08	8,500 »	»
25 55	»	400 »	155 57	425 55	662 »	42 29	100 »	»
»	»	14,000 »	948 16	14,000 »	15,110 »	5,041 18	5,200 »	»
»	»	»	»	»	»	7 50	»	7 50
126 75	»	»	151 41	126 75	»	846 50	»	846 50
958 82	17,237 64	70,491 20	15,797 54	115,667 66	69,579 82	19,557 22	55,109 72	»
25 04	»	2,460 »	1,654 64	2,485 04	2,252 »	2,186 57	1,640 »	546 57
»	»	1,458 80	67 20	1,458 80	1,588 45	154 »	1,960 »	»
»	»	1,075 »	1,011 14	1,075 »	1,068 75	1,185 92	»	1,185 92
110 55	»	5,104 »	408 52	6,214 55	5,104 »	1,849 65	2,760 »	»
9 46	»	»	29 70	9 46	»	1,166 59	660 »	506 59
405 04	»	4,855 90	405 65	6,258 94	2,680 25	2,288 51	350 »	1,958 51
»	»	501 50	1 66	501 50	409 52	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2 09	»	2 09
»	»	8,256 »	»	8,256 »	8,256 »	942 50	942 50	»
504 50	»	»	15,161 44	52,504 50	»	2,410 51	»	2,410 51
4,061 80	»	»	4,155 12	42,061 80	»	1,595 96	»	1,595 96
»	»	»	4 50	»	»	19 08	»	19 08
642 20	»	14,000 »	20,569 20	22,642 20	12,927 80	9,525 52	6,000 »	5,525 52
46 44	»	222 40	65 »	268 84	169 91	8 56	»	8 56
»	»	559 41	»	559 41	559 41	»	»	»
267 45	69,140 24	815,965 50	556,658 88	1,646,371 19	765,252 29	406,169 82	420,849 65	168,881 15

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la vale des quantités magasin au 31 déce 1891 et de des quanti entrées en (col. 2 + col 6
	En magasin au 31 décembre 1891. Tarif de 1892.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1892.	
	2	3	4	5	
Report.	452,288 25	555,989 26	201,207 41	1,600,252 76	2,052,541
Objets divers provenant de caisses de secours hors d'usage et autres.	»	»	»	1,550 04	1,550
Plomb vieux.	475 80	540 »	»	1,196 57	1,670
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés.	14,614 61	2,700 »	11,914 61	20,588 51	55,005
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze, métal blanc, fer et fonte mélangés.	»	»	»	6,500 05	6,500
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	194,905 79	95,488 85	99,416 96	566,958 55	761,864
Verre vieux (débris).	305 99	600 »	»	1,001 17	1,505
Zinc vieux.	1,566 75	1,840 »	»	1,545 89	2,710
TOTAUX.	665,955 19	455,158 09	512,558 98	2,198,771 12	2,862,724

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1892. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1892 (Pour mémoire)
Délivrées pour être réemployées par l'administra- tion.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
65,267 45	69,140 24	815,965 50	556,658 88	1,646,571 19	765,252 29	406,169 82	420,819 65	168,881 15
»	»	1,075 04	»	1,075 04	1,075 04	255 »	255 »	»
419 61	»	945 »	1,071 99	1,564 61	879 70	505 56	405 »	»
6,955 15	»	25,255 50	8,482 27	50,186 45	25,075 52	4,816 67	»	4,816 67
1,529 78	»	2,951 70	5,655 17	4,484 48	2,841 44	1,815 57	»	1,815 57
95 202 67	255,155 89	176,000 »	65,166 88	624,558 56	166,840 »	157,505 56	252,122 40	»
»	»	978 »	454 14	978 »	881 88	527 16	900 »	»
204 70	»	1,840 »	767 65	2,041 70	1,950 »	665 94	1,580 »	»
65,537 56	524 296 15	1,021,009 54	656,256 98	2,510,865 05	962,775 87	551,861 28	675,912 05	175,515 57

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENT														
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.								
		Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.			
1	Collisions aux stations . .	1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	22	17
		1891. . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	8
		Moyenne (¹).	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	19	15
2	Collisions aux bifurcations .	1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (¹).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		Moyenne (¹).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (¹).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1892. . . .	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
		1891. . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (¹).	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1
		1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
		Moyenne (¹).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1892. . . .	2	»	2	»	4	1	2	5	»	»	2	4	55	»
		1891. . . .	1	1	»	»	1	2	»	2	5	»	1	1	28	»
		Moyenne (¹).	»	4	1	1	1	1	2	4	5	»	1	5	29	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1892. . . .	»	»	»	»	»	2	5	2	2	»	1	»	»	1
		1891. . . .	»	1	»	»	»	2	5	2	15	»	1	»	»	»
		Moyenne (¹).	»	»	1	1	5	1	5	5	7	»	2	2	1	»
	Ensemble . . .	1892. . . .	2	»	2	»	4	6	7	7	2	»	5	5	55	20
		1891. . . .	1	5	»	»	1	6	5	4	16	»	2	1	46	11
		Moyenne (¹).	»	5	2	2	4	6	7	8	10	»	5	5	49	21

(¹) Établie sur les résultats des treize dernières années.
(²) Pour les années 1835 à 1890, voir annexe XXXI de 1890.

trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Année 1892.

COLLISIONS.										NOMBRE de déraillements et collisions en général.		DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.													
EXECUTION DU SERVICE.										Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	PERSONNES ATTEINTES (*).											
des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne res- pectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphéri- ques ont influé sur la production des accidents.	VOYAGEURS.					AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.							
									Tués.					Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
1	•	10	»	2	16	11	»	7	12	48	60	9	2	18	52	72	•	11	15	26	2	29	67	98	
2	1	11	3	3	10	9	1	6	14	43	57	14	»	2	9	11	•	8	13	21	»	10	22	32	
3	1	7	4	9	11	11	3	3	21	56	77	12	»	3	13	18	1	8	10	19	1	13	23	37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	1	»	»	»	1	1	1	2	2	4	2	•	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	•	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	3	•	»	»	1	»	1	3	3	6	3	»	2	9	11	»	»	1	1	»	2	10	12	»
2	»	»	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	»	2	2	»	1	1	2	»	1	3	4	»
»	»	»	•	»	1	»	»	1	1	»	1	»	•	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	1	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	•	»	»	1	»	1	»	1	»	1	»
»	»	»	»	»	»	2	1	»	»	4	4	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»
»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	1	»	»	7	3	3	24	41	65	3	»	»	4	4	»	1	4	5	»	1	8	9	»
»	»	»	1	»	»	2	11	4	17	41	58	3	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	2	3	»
»	»	»	»	»	»	3	13	2	23	39	62	3	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	2	3	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	6	7	13	2	»	»	»	»	»	3	1	4	»	3	1	4	»
»	»	»	»	»	»	2	7	6	9	24	33	6	»	3	»	3	1	3	»	6	1	8	»	9	»
»	»	»	»	»	»	2	8	2	13	22	33	3	1	9	1	11	»	2	2	4	1	11	3	15	»
1	»	10	1	2	18	18	3	13	44	101	145	17	2	18	56	76	»	15	22	37	2	33	78	113	»
3	2	14	4	3	10	15	19	18	45	115	158	27	»	7	19	26	1	16	14	31	1	23	33	57	»
6	1	8	4	9	11	23	26	11	61	128	189	24	1	13	19	33	1	13	17	31	2	28	36	66	»

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1892.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	confusionnées	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	15	2	17
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	1	5	2	8
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	2	»	5
Lors de la fermeture des portières	»	12	7	19
Dans d'autres circonstances	»	2	8	10
TOTAUX. . . .	4	34	19	57
<i>B Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	5	2	1	6
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	9	»	»	9
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	»	»	1	1
En circulant dans les stations	1	4	5	8
— le long de la voie	4	2	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	4	12	2	18
Suicide, folie	29	2	»	31
Dans d'autres circonstances	»	5	»	5
TOTAUX. . . .	50	25	7	82

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	1	5	4	»	»	»	»	4
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	»	2	»	2	»	»	»	»	2
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	»	14	7	21	»	»	»	»	21
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	5	2	8	1	1	»	2	10
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	6	46	25	75	»	5	»	5	78
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	152	70	205	»	2	»	2	205
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	145	56	199	»	2	1	5	202
TOTAUX.	8	545	161	512	1	8	1	10	522
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autre véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	5	»	5	»	»	»	»	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	6	»	6	»	»	1	1	7
TOTAUX.	»	12	»	12	»	»	1	1	15
3° En accrochant des véhicules	6	29	8	45	»	»	»	»	45

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tus.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tus.	blessés.	confusionnés	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	»	8	4	12	»	»	»	»	12
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	11	6	»	17	»	»	»	»	17
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	4	4	»	8	»	»	»	»	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	5	2	5	»	»	»	»	5
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Atteints dans d'autres circonstances	»	5	»	5	»	»	»	»	5
TOTAUX.	»	8	2	10	»	»	»	»	10
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	2	5	2	9	»	»	»	»	9
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	5	1	4	»	»	»	»	4
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	7	4	12	»	»	»	»	12
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	20	4	24	»	»	»	»	24
Atteints dans d'autres circonstances.	1	42	55	78	»	»	»	»	78
TOTAUX.	4	77	46	127	»	»	»	»	127
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	1	»	»	1	»	»	»	»	1
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	9	4	4	17	1	1	1	5	20
Accidents divers	»	2	»	2	»	»	»	»	2
TOTAUX.	10	6	4	20	1	1	1	5	23

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circu- lant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	2	7	»	9	»	1	»	1	10
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	11	2	13	»	»	»	»	13
Totaux.	2	19	2	23	»	1	»	1	24
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Agents des stations communes	1	10	3	14	»	»	»	»	14
Totaux.	1	11	3	15	»	»	»	»	15
Ensemble pour le littéra C. . .	46	525	250	799	2	10	3	15	814

XXVIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3

I. — Lignes construites

Premier établissement

Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,421,618 74	1,452,146 68	6,480,298 10
Embranchement de Lierre.	278,558 64	44,667 55	164,550 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,201,611 55	975,424 99	2,481,552 49
Malines à Termonde	1,841,550 14	527,710 28	5,548,771 20
Termonde à Gand	7,995,995 95	777,851 64	5,604,565 15
Gand à Bruges.	4,115,005 22	541,455 25	2,757,151 52
Bruges à Ostende.	2,699,485 07	595,214 76	2,109,421 68
Gand à Deynze	995,115 59	544,498 22	2,495,142 45
Deynze à Courtrai	1,982,262 86	501,984 60	150,241 54
Courtrai à la frontière	2,252,087 58	521,895 70	1,510,572 74
Mouscron à Tournai	2,785,086 22	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,677,745 96	548,225 17	1,171,852 64
Malines à Louvain	5,281,999 55	467,246 24	1,919,158 66
Louvain à Tirlemont	5,068,656 41	505,581 99	1,467,966 92
Tirlemont à Ans.	6,195,016 12	675,625 22	2,999,569 20
Ans à la Meuse.	15,978,160 11	519,228 42	1,522,597 61
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,446,975 58	818,906 05	5,401,245 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,720 67
Bruxelles à Tubize.	4,617,624 19	494,665 15	1,695,569 73
Tubize à Soignies	4,106,487 41	215,651 92	1,295,995 97
Soignies à Mons	4,029,922 65	586,017 50	1,985,757 65
Mons à la frontière française.	5,555,824 65	554,467 75	1,595,870 70
Raccordement des stations du Nord et du Midi.	5,782,881 71	200,212 55	955,620 71
— entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold.	2,689,466 50	5,240 61	82,205 25
Bruxelles à Luttre	11,850,405 69	899,554 97	2,707,290 80
Blaton à Ath	1,988,656 25	160,671 42	442,551 24
Braine-le-Comte à Charleroi.	7,819,556 91	857,024 15	5,957,625 20
A reporter.	146,518,069 16	12,442,024 99	52,851,865 75

État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1892.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	

rectement par l'État.

parachèvement.

842,874 16	842,874 16
26,290,798 59	40,644,862 11
288,067 65	775,804 69
12,128,578 48	25,786,967 29
1,152,425 59	6,050,457 07
8,621,125 88	20,999,558 58
5,479,498 68	10,895,108 67
5,920,615 80	9,122,755 51
191,150 59	4,021,886 45
1,858,885 55	4,295,572 55
907,964 50	4,792,518 52
5,507,812 59	7,765,855 76
74,965 25	6,272,789 02
2,807,707 82	8,476,112 27
1,488,050 88	8,550,216 11
2,081,766 26	11,952,776 80
7,050,944 10	24,850,950 24
4,675,479 45	51,540,605 88
655,799 99	1,957,885 09
7,580,194 10	14,187,851 15
1,646,060 48	7,264,195 78
5,659,299 84	12,060,997 59
2,055,575 16	7,557,558 28
1,101,060 62	8,057,775 59
194,126 54	2,971,058 47
850,652 14	16,507,881 60
116,287 14	2,707,946 05
6,668,922 90	19,265,109 14
107,697,445 89	519,489,405 76

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
Report. . .	146,518,069 16	12,442,024 99	52,831,865 72
Charleroi à Namur	6,580,937 08	828,146 17	5,090,251 85
Libramont à Bertrix	1,199,838 94	180,285 84	415,944 42
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	11,714,775 63	502,241 16	611,598 95
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,285 51	"	5,529 "
Audenarde à Orroir.	1,296,727 74	108,719 25	205,454 55
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée)	16,922 65	"	"
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert	454,524 65	15,805 59	5,817 24
Gedinne à la Lesse (Houyet)	170,601 45	"	57 56
Aubel à Bleyberg.	225,141 20	"	"
Wanlin à Anseremme; 2 ^e voie en communauté N. B. d'Anse- remme à Yvoir; 2 ^e voie d'Anhée vers Mettet; raccordement d'Anhée vers Yvoir	5,578,894 25	58,959 44	4,701 21
Raccordement entre les lignes de Mous à Manage et d'Ecaus- sines à Erquelines	420 "	"	"
Bruxelles à Anvers-Sud	576,710 79	"	"
Total. . .	172,192,844 81	15,916,180 44	57,167,200 "
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails	"	"	(1) 2,000,000 "
TOTAUX. . .	172,192,844 21	15,916,180 44	55,167,200 "

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. %

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand	191,268 78	56,788 62	269,549 98
Tournai à Jurbise	295,857 51	42 998 52	561,848 45
Hal à Ath et Tournai à Blandain	577,555 48	84,975 51	442,908 65
Plateaux de Herve	57,587 76	157,552 09	571,271 26
Landen à Ciney	209,699 75	25,228 55	584,627 86
Jonction Belge Prussienne.	504,624 48	4,889 "	57,227 10
TOTAUX. . .	1,456,375 56	552,211 87	1,867,255 28

b), moyennant redevance

Parachèvement

Spa à la frontière Grand'Ducal	291,915 75	95,124 47	590,708 45
--	------------	-----------	------------

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, pendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
7,697,445 89	519,489,405 76	
7,759,122 55	18,258,457 65	
75,776 »	1,869,842 90	
120,660 54	12,749,274 28	
»	264,812 51	
»	1,610,901 54	
»	16,922 65	
»	474,147 48	
»	170,658 79	
»	225,141 20	
»	5.422,554 90	
»	420 »	
»	576,710 79	
5,651,004 96	558,907,250 21	(1) Voir annexe IV, renvoi 1.
»	(1) 2,000,000 »	
5,651,004 96	556,907,250 21	

exploitées par l'État :

recette brute.

lement.

184,702 58	702,109 96
1,054,269 77	1,754,975 85
214,226 95	1,119,646 57
265,540 91	829,552 02
1,198,754 75	1,818,510 89
691,567 95	1,058.508 55
5,606,862 89	7,262,681 60

de 500,000 francs l'an.

silement.

425,124 16	1,200,870 81
------------	--------------

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES
	1	2	3
III. Lignes rachetées au compte			
			Par
Mons à Manage	557,999 24	515,808 95	1,419,519 15
Lignes du Grand-Luxembourg.	6,980,687 19	1,885,850 44	8,250,060 08
Pépinster à Spa	71,579 68*	21,755 55	86,957 63
Dendre et Waes	695,022 61	52,158 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul.	75,279 53	18,157 05	66,888 50
Lierre à Turnhout	127,885 59	28,047 71	109,850 90
Anvers à la frontière par Esschen.	522,282 16	159,079 89	117,514 68
Marbehan à Virton et à Lamorteau.	520,591 19	106 955 88	285,058 50
Ensemble	9,547,126 79	2,787,751 51	11,258,197 55
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	105,490 78	25,982 45
	Deynze à Lichtervelde, Lichtervelde à Furnes et Furnes à la frontière.	485,577 85	16,515 58
	Ostende à Armentières.	177,545 05	895 59
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint- Gilles-Waes.	91,665 50	1,615 56
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingel- munster.	75,459 74	29,014 06
	Ensemble.	929,516 70	72,025 02
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	179,552 92	66,549 41
	Tamines à Landen.	204,621 74	20,078 »
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	558,560 10	57,999 52
	Manage à Wavre	557,625 92	18,196 29
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin.	97,565 05	182,296 12
	Gand à Saint-Ghislain	421,118 69	150,574 15
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	618,514 05	277,411 80
	Piéton à Manage, à Leval, à Buvrinnès-Mont.	104,228 45	55,826 14
	Écaussinnes à Erquelinnes	520,688 84	525,247 48
	Mons à Bonne-Espérance.	105,581 57	7,111 65
	Baume à Marchiennes	198,868 51	266,786 80
	Piéton à Trazegnies, Roux à Gosselies et Trazegnies à Luttre	65,874 71	15,921 15
	Houdeng à Soignies	27,495 73	»
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau.	57,448 02	566 97
	Berzée à Thuillies et à Beaumont	14,241 75	26,620 79
	Blaton à Bernissart	11,466 54	7,016 58
	Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich.	21,505 01	20,690 55
	Dour à Quiévrain	941 76	»
	Ensemble.	5,105,297 16	1,454,492 96
	TOTAUX.	15,579,940 65	4,294,267 49
			16,515,207 58

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, pendances et ateliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
moeynnant annuités				
195,520 95	4,686,448 27	(*) 10,525,041 76	15,211,490 05	(*) Capital représentatif des annuités servies.
548,897 15	25,665,494 86	(*) 127,535 106 80	151,575,658 87	(1) Déficit de fr. 555,057 -21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
192,655 95	572,928 81	(1) 555,057 21	7,154,959 89	
554,582 47	4,224,510 96	6,782,051 08	56,927,580 47	(2) Dont prélevé sur le prix d'achat fr. 160 75
1,525 65	159,650 57	52,705,069 51	2,544,650 57	Report de la colonne 6. . . . 4,299,859 25
115,106 77	(3) 580,890 77	2,585,000 »	4,680,750 02	Prix d'achat. fr. 4,500,000 »
526,752 94	925,409 68	4,299,859 25	15,425,409 68	(5) Y compris des parachèvements à concurrence de 860,575 85
162,425 46	(3) 1,072,807 05	12,500,000 »	7,150,076 77	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
1095,045 52	55,488,120 95	6,077,269 74		Report de la colonne 6 6,077,269 74
				Prix d'achat. fr. 6,957,645 59
471,799 24	808,785 61			(4) Savoir :
212,604 41	816,584 86			a) Parachèvement prévu lors du rachat 15,101,927 16
447,796 78	645,100 25	17,441,982 42	20,555,584 74	b) Parachèvement supplémantaire sur fonds généraux. . . . 41,067,507 55
159,667 85	298,014 79			c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75
126,252 51	526,918 81			d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85
				Total conforme. fr. 55,029,971 29
598,120 77	2,895,402 52			(5) En ajoutant au montant de fr. 454,278,140 56
695,482 09	1,157,574 56			c) ci-dessus 160 75
659,914 76	985,458 86			d) id. 860,575 85
617,407 19	1,174,616 52			on obtient. fr. 455,158,677 16
589,988 26	880,757 52			coût des lignes rachetées.
255,585 72	750,406 68			
215,542 54	2,548,055 04			
500,045 70	2,150,582 55			
879,555 90	1,066,644 51			
599,850 44	2,571,822 11	(*) 194,208,800 »	210,857,248 02	
558,717 92	555,867 96			
914,109 45	1,872,647 72			
42,100 46	586,981 57			
6,076 58	184,054 54			
69,101 74	194,815 01			
97,155 77	158,452 86			
6,205 83	55,021 55			
41,904 96	150,920 75			
44,886 17	45,827 95			
549,589 48	16,648,448 02			
842,555 57	(4) 55,029,971 29	(5) 454,278,140 56	489,661,149 06	
		555,057 21		

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.		
			BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3	
IV. — Lignes construites à forfait.					
Premier établissement.					
Convention-loi des 51 janvier- 15 mars 1875. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1885.	Athius à Gedinne	165,765 50	54,116 12	274,675 62	
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction . . .	126,460 14	22,195 29	380,225 97	
	Jemelle à Wanlin	178,555 51	»	57,585 51	
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,752,155 51	1,651 »	20,751 62	
	ENSEMBLE	2,200,750 66	57,960 41	715,058 57	
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll.	144,066 91	5,056 26	70,840 25	
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	46,765 »	6,555 61	116,828 14	
	ENSEMBLE	190,829 91	11,411 87	187,668 56	
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel		7,007 85	56,605 08	87,410 55	
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles. .	55,725 82	51,119 21	191,666 21	
	Boom à Hoboken, Boom à Londerzeel, Opwyck et à Alost	50,910 46	4,502 07	90,542 »	
	Renaix à Pecq et à Tournai.	11,600 54	»	56,250 94	
	Tournai à la frontière vers Orchies.	16,875 70	»	27,145 65	
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand. .	21,605 97	58,161 16	62,472 58	
	Tubize à Virginal et à Écaussines, Lembeek à Clabecq et à Braine-l'Alleud.	54,037 15	21,101 07	102,292 20	
	Jette à Assche et à Termonde.	28,846 85	59,096 45	254,185 29	
	Bassilly à Lessines et à Renaix	4,862 67	105,860 51	261,952 »	
	Ath à Vaudignies et à Saint-Ghislain. . . .	55,581 58	4,829 62	58,488 65	
	Etterbeek à Auderghem, à Woluwe et à Tervueren	18,729 50	90,844 97	218,227 60	
	Couillet à Jamioulx	4,541 15	40,117 21	20,215 19	
	Mettet à Acoz.	8,610 01	1,897 64	16,571 45	
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	9,585 05	5,869 78	25,700 55	
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,505 84	108,527 95	256,282 00	
	Dour à Audregnies et à la frontière	16,252 92	85,556 56	196,875 48	
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Gene- viève à Lobbes et à Thuillies, Buvrinnes à Mont-Sainte-Geneviève et à Faurœulx, raccordements de Peissant et de Merbes- Sainte-Marie	154,778 19	79,582 59	511,715 55	
	Gosselies à Jumet, à Masses-Diarbois et à Vieux Campinaire, Marcinelle à Jumet, Jumet à Gilly-Sart-Allet, La Providence à La Planche.	58,448 28	26,021 28	95,795 25	
		ENSEMBLE	519,675 42	720,687 85	2,204,552 15
	TOTAUX		2,918,241 84	826,665 21	5,192,469 45

CONSTRUCTIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
Par compte de l'État ⁽¹⁾ . Parachèvement.				
405,189 88	1,965,745 17	40,766,018 49	46,260,456 26	⁽¹⁾ Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en espèces ainsi que les dépenses de parachèvement. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des titres remis en paiement aux sociétés de construction.
112,014 98	640,894 58			
49,219 01	264,937 85			
868,264 26	2,622,820 59			
522,688 15	⁽²⁾ 5,494,417 77	14,229 282 78	16,056,059 28	⁽²⁾ Y compris les dépenses imputées sur le prix de construction à forfait. (Conventions- { 51 janvier-15 mars 1875.) lois des { 21 juillet-25 août 1885.) Savoir : { 1° Sur fonds géné- raux . . . fr. 2,476,788 10 2° Sur prix du for- fait . . . fr. 3,017,629 67 Report de la colonne 6 . . fr. 40,766,018 49 Ensemble . . fr. 45,785,643 16 déduction faite d'une indemnité judiciaire de fr. 4,175,201-16 prise en charge par le Départe- ment des Finances, et payée à la Société de con- struction en raison de lignes qui lui avaient été concedées et que l'État a distraites de l'entre- prise.
757,770 79	957,754 18			
679,095 57	849,042 52			
416,866 56	⁽³⁾ 1,806,776 50			
100,559 95	251,585 21	2,652,565 75	2,865,748 96	⁽³⁾ Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention-loi du 19 décembre 1876.) Savoir : { 1° Sur fonds géné- raux . . . fr. 1,666,159 23 2° Sur prix du for- fait . . . fr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . fr. 14,229,282 78 Ensemble . . fr. 14,569,930 »
105,745 57	404,254 81			
56,090 23	162,044 79			
15 246 40	61,097 68			
55,835 44	77,902 77	94,895,059 05	99,455,595 55	⁽⁴⁾ Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention { 25 avril-3 juin 1870.) lois des { 1-26 juin 1877.) Savoir : { 1° Sur fonds géné- raux . . . fr. 4,536,034 90 2° Sur prix du for- fait . . . fr. 254,499 40 Report de la colonne 6 . . fr. 94,895,059 05 Ensemble . . fr. 95,149,558 45
7,582 97	129,822 48			
58,999 29	216,429 75			
19,074 85	561,205 44			
6,850 40	579,505 53	152,522,726 07	164,615 857 85	⁽⁵⁾ Y compris les dépenses imputées sur le prix de construction à forfait. Savoir : { 1° Sur fonds géné- raux . . . fr. 8,680,565 49 2° Sur prix du for- fait . . . fr. 5,412,746 29 Report de la colonne 6 . . fr. 152,522,726 07 Ensemble conforme (Ann. II fr. 155,955,472 56
171,084 21	217,784 01			
13,946 97	545,749 04			
40,924 26	105,595 72			
12,515 45	59,592 57	152,522,726 07	164,615 857 85	
11,867 85	55,825 19			
85,914 57	459,828 40			
16,695 25	515,160 19			
178,692 98	724,768 89	152,522,726 07	164,615 857 85	
299,708 18	479,970 96			
115,820 86	⁽⁴⁾ 4,560,554 50			
155,755 50	⁽⁵⁾ 12,095,111 78			

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr. 28,470,669 29
Réservoirs.	704,145 25
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	466,168 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,045,146 12
Machines à vapeur des ateliers	1,055,967 20
Enclumes, étaux, creusets, burins	859,104 50
Pompes à incendie	193,649 52
Pavés.	5,678,765 68
	Fr. . . . 57,475,614 40

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 6,568,941 56
Frais de bureau, impressions, reliures.	711,184 59
Études de projets, levées de plans, etc.	522,971 29
Mobilier, instruments, etc.	1,758,755 20
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 54
	Fr. . . . 9,805,554 48

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	{	Locomotives et accessoires.	fr. 114,144,497 75	}	116,024,756 75
		Pièces de rechange	1,880,259 »		
Matériel de transport.	{	Voitures et approvisionnements y relatifs . . .	155,176,219 29	}	161,417,652 »
		Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb. . .	255,857 26		
		Métaux, fers divers, etc.	2,775,422 75		
		Main-d'œuvre de construction	5,212,152 70		
Engins de pesage de chargement, etc.	{	Bascules et poids.	218,441 64	}	7,165,709 87
		Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc. . .	6,255,174 42		
		Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs. . .	690,095 81		
Dépenses diverses.	{	Brouettes, charrettes et canots	252,585 79	}	439,792 09
		Paniers pour le transport de marchandises. . .	96,928 27		
		Transport de matériel anglais	84,104 86		
		Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut. . .	26,175 17		
			Totaux. . .fr.	285,045,890 69	

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS				
		spéciaux prévus lors du rachat.	ordinaires sur fonds généraux.			
<i>Chemins de fer construits directement par l'État.</i>						
des lignes. fr. 556,907,250 21	404,184,599 09			404,184,599 09	217,974,502 45	622,158,901 54
Matériel fixe des stations. 57,475,614 40						
Despenses générales. 9,805,554 48						
<i>Chemins de fer exploités payant redevance ou sur fonds de recettes</i>	»	»	8,465,552 41	8,465,552 41	»	8,465,552 41
<i>Chemins de fer construits à l'État pour compte de l'État.</i>						
Convention-loi des 31 janvier- 5 mars 1875.	45,785,648 16	»	2,476,788 10	46,260,456 26	»	46,260,456 26
Convention-loi des 31 juillet- 5 août 1885.						
Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et Tongres).	14,569,900 »	»	1,666,159 28	16,036,059 28	»	16,036,059 28
Conventions-lois des 25 avril- juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,506,034 90	99,455,593 35	»	99,455,593 35
Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Attice à Aubel)	2,652,565 75	»	251,585 21	2,865,748 96	»	2,865,748 96
Ensemble. . .	155,955,472 56	»	8,680,565 49	164,615,857 85	»	164,615,857 85
<i>Chemins de fer rachetés par l'État.</i>						
Chemins à Manage	10,525,041 76	»	4,686,448 27	15,211,490 05	2,698,549 24	17,909,859 27
Grand Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,534 51	15,926,160 55	151,575,658 87	(1) 55,685,258 55	185,056,897 40
	555,037 21					
Pinster à Spa.	6,782,051 08	»	572,928 81	7,154,959 89	»	7,154,959 89
André et Waes.	52,705,069 51	»	4,224,510 96	56,927,580 47	»	56,927,580 47
Saint-Ghislain à Erbeuul	2,585,000 »	62,592 85	97,057 72	2,544,650 57	595,666 54	2,958,296 91
Turnhout	4,500,000 »	»	580,750 02	4,680,750 02	255,566 48	4,914,296 50
vers la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	925,409 68	13,425,409 68	»	13,425,409 68
Baye-Condroz.	»	»	»	»	225,155 81	225,155 81
Behan à Virton	6,957,645 59	»	212,451 18	7,150,076 77	268,582 88	7,418,459 65
Andres.	17,441,982 42	500,000 »	2,595,402 52	20,535,584 74	1,608,757 28	21,944,122 02
Sins houillers du Hainaut.	194,208,800 »	5,000,000 »	15,648,448 02	210,857,248 02	27,960,275 68	258,817,521 70
Ensemble. . .	455,158,677 16	15,101,927 16	41,067,507 55	489,661,449 06	67,071,588 24	556,752,557 50
	555,037 21					
TOTAUX. . .	1,066,924,958 41				285,045,890 69	1,551,970,829 10
Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes fr.						18,215,755 51
Despenses de premier établissement en général						1,570,184,584 61
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr. 5,855,107 09						11,184,998 42
{ Travaux en cours d'exécution 5,549,891 55						
Reste, pour lignes exploitées, un capital utile de fr.						1,558,999,586 19
Savoir : { 1 ^o Matériel repris fr. 17,556,956 01						
{ 2 ^o Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . . 15,115,702 90						
{ 3 ^o Acquisition de pièces de rechange y relatives 5,252,599 62						

5^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N^o XXIX. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1892.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren ⁽¹⁾	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511	»	43,511	43,511	»
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt.	25,438	»	25,438	»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres.	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»
	Roulers à Menin	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Vireux (France) . .	62,478	3,100	65,578	23,678	41,900	65,578	»
	Est belge. { Louvain à Givet (France). . . .	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	»
	Lodolinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	»	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt ⁽²⁾	27,964	»	27,964	»	27,964	27,964	»
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	6,679	95,581	102,260	»
Nord de la Belgique.	Nord { Anvers à Louvain et embranche- ment de Louvain-Bassins. . .	73,259	»	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118
	Aerschot à Hérenthals	20,535	»	20,535	»	20,535	20,535	»
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,816	23,100	31,916	»	31,916	31,916	»
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,485	»
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois- Limbourgeois	Liège à Hasselt.	53,652	»	53,652	»	53,652	50,513	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	44,313	17,571	61,884	»	61,884	61,884	»
	Liège à Flémalle et embranchements.	25,206	»	25,206	»	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord belge.	Charleroy à Erquelinnes	30,653	»	30,653	30,653	»	29,885	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France) .	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège.	72,634	»	72,634	72,634	»	72,151	483
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	10,326	39,375	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
Totaux. . .	⁽¹⁾ et ⁽²⁾ 1,276,354	201,611		1,477,965	236,492	1,241,473	1,428,296	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête-de-Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1892.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge	4	9	40	4	3	44	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	40	4	3	44	"	4	4
Chimay	Belge	4	40	44	"	2	46	3	2	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	40	44	"	2	46	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	41	48	29	3	40	42	"	2	2
	Etranger . .	4	2	3	4	"	4	"	"	"
	Ensemble.	42	20	32	4	40	46	"	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	42	4	"	43	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	42	4	"	43	"	4	4
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble.	6	6	12	"	"	12	"	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	4	127	35	85	120
	Etranger . .	7	43	20	41	"	31	4	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	4	158	36	92	128
Hasselt à Maeseyck.	Belge	4	6	7	4	"	8	4	4	2
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	6	7	4	"	8	4	4	2
Liège à Maestricht	Belge	4	5	6	"	7	43	4	3	4
	Etranger . .	4	2	3	"	"	3	"	4	4
	Ensemble.	2	7	9	"	7	46	4	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	44	23	2	4	26	6	20	26
	Etranger . .	4	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	40	46	26	2	4	29	6	20	26
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	40	"	2	42	"	2	2
	Etranger . .	2	2	4	4	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	44	4	2	47	"	2	2
Nord belge	Belge	48	29	47	5	29	81	24	52	76
	Etranger . .	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	49	29	48	5	29	82	24	52	76
Taviers à Embresin.	Belge	"	"	"	5	4	9	2	4	3
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	9	2	4	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	"	4	8	"	"	"
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	4	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge	98	473	274	45	60	376	72	476	248
	Etranger . .	45	24	39	43	"	52	4	9	40
	Ensemble.	443	497	310	58	60	428	73	485	258

N° XXXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1892.

Comparaison des années 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.															
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eccloo-Bruges.	Gand à Ternuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malines à Ternuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.	
Matériel de traction.															
Locomotives. . .	{ en 1892 13	7	36	8	10	(²) 207	3	(³) 11	28	13	(⁴) 204	3	6	549	
	{ en 1891 12	7	36	8	10	200	3	(³) 10	28	13	(⁴) 204	3	6	540	
Différences pour 1892. . .	+ 1	»	»	»	»	+ 7	»	+ 1	»	»	»	»	»	+ 9	
Tenders . . .	{ en 1892 »	7	35	4	6	129	»	7	20	12	129	»	»	349	
	{ en 1891 »	7	35	4	6	130	»	7	20	12	129	»	»	350	
Différences pour 1892. . .	»	»	»	»	»	— 1	»	»	»	»	»	»	»	— 1	
Voitures à vapeur	{ en 1892 »	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10	
	{ en 1891 »	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10	
Différences pour 1892. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	5	»	14	3	2	43	»	3	—	5	29	»	1	105
	de 2 ^e — . . .	15	»	23	10	2	42	»	3	—	7	28	»	2	132
	de 3 ^e — . . .	32	7	67	22	9	207	6	11	—	15	65	»	9	450
	mixtes. . . .	12	5	19	5	2	(⁵) 62	2	(⁶) 16	—	7	(⁷) 25	6	3	164
	Ensemble.	64	12	123	40	15	354	8	33	(1)	34	147	6	15	851
Fourgons à bagages	12	8	45	6	5	212	2	(⁸) 14	(1)	11	140	3	4	462	
Wagons à marchandises	ouverts . . .	50	195	310	55	171	5,849	44	179	—	303	3,820	57	20	10,953
	fermés. . . .	43	6	132	46	13	585	16	68	—	23	464	»	15	1,411
	pr chevaux.	»	»	6	»	»	6	2	1	—	»	10	»	»	25
	pr bétail. . .	3	8	56	»	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble.	96	209	504	101	192	7,019	78	249	(1)	376	4,344	61	42	13,271
Véhicules divers	11	1	»	4	2	17	4	»	(¹)	7	7	»	2	55	
TOTAUX (véhicules de transport)	{ en 1892 183	230	672	151	214	7,602	92	296	(1)	428	4,638	70	63	14,639	
	{ en 1891 181	230	664	145	214	7,600	92	296	—	427	4,636	69	63	14,617	
	Différences pour 1892. . .	+ 2	»	+ 8	+ 6	»	+ 2	»	»	+ 1	+ 2	+ 1	»	+ 22	

(¹) A la fin de 1892, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,559 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1892 comprenait : 2,771 wagons ouverts, 2,462 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 755 wagons pour bétail et 902 véhicules divers.

(²) Dont 2	} affectés au service spécial des trains-tramways.
(³) — 5	
(⁴) — 19	
(⁵) — 9	
(⁶) — 10	
(⁷) — 11	
(⁸) — 4	

N° XXXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1892.

Comparaison des années 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	455,049	41,714	5,814	502,577	»	»	»	»	455,049	41,714	5,814	502,577
Chimay	»	62,570	198,435	261,005	»	8,872	27,816	36,688 ⁽¹⁾	»	71,442	226,251	297,693
Flandre occidentale.	865,064 ⁽²⁾	170,546	122,762	1,158,372	150	26	»	176	865,214 ⁽²⁾	170,572	122,762	1,158,548
Gand-Eecloo-Bruges	258,589	50,564	»	309,153	»	»	»	»	258,589	50,564	»	309,153
Gand à Terneuzen	91,517	43,865	50,473	185,855	»	»	»	»	91,517	43,865	50,473	185,855
Grand Central belge	1,755,909	1,369,838	384,993	3,510,740	84,356	42	»	84,398	1,840,265	1,369,880	384,993	3,595,138
Hasselt à Maeseyck.	164	»	101,188	101,352	»	»	»	»	164	»	101,188	101,352
Liège à Maestricht	244,232 ⁽³⁾	101,852	15,372	361,456	»	»	»	»	244,232 ⁽³⁾	101,852	15,372	361,456
Liégeois-Limbourgeois	435,350	415,832	»	851,182	»	»	»	»	435,350	415,832	»	851,182
Malines à Terneuzen	259,083 ⁽⁴⁾	217,463	12,373	488,919	»	»	»	»	259,083 ⁽⁴⁾	217,463	12,373	488,919
Nord belge	1,607,766 ⁽⁵⁾	1,193,091	»	2,800,857	»	»	»	»	1,607,766 ⁽⁵⁾	1,193,091	»	2,800,857
Taviers à Embresin.	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas.	72,059	11,544	2,654	86,257	14,169	2,061	522	16,752	86,228	13,605	3,176	103,009
TOTAUX pour 1892 . . .	6,044,782	3,678,879	934,064	10,657,725	98,675	11,001	28,338	138,014	6,143,457	3,689,880	962,402	10,795,739
— pour 1891 . . .	5,735,314	3,725,468	958,394	10,419,176	99,775	11,193	27,746	138,714	5,835,089	3,736,661	986,140	10,557,890
Différences pour 1892 . .	+ 309,468	— 46,589	—24,330	+238,549	—1,100	— 192	+ 592	— 700	+ 308,368	— 46,781	—23,738	+237,849

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris 124,763 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 112,688 — — par les trains-tramways.

(4) — 28,077 — — par les voitures à vapeur.

(5) — 554,566 — — par les trains-tramways.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	31,723	60,794	2,946	5,651	40,271	72,805
	2 ^e — (—)	252,910	271,918	26,223	25,754	274,484	299,669
	3 ^e — et prix réduits . (—)	999,325	531,970	260,633	128,571	2,088,215	1,082,489
	Ensemble. (—)	1,283,958	914,682	289,802	159,976	2,402,970	1,454,963
Bagages.	taxés au minimum (colis.)	1,455	935	•	•	12,168 ⁽³⁾	23,267
	— au poids (quintaux.)	6,037	7,679	1,323	3,137	10,364	
	Ensemble.	—	8,614	—	3,137	—	23,267
Petites mar- chandises.	taxées au minimum . (expéditions.)	42,060	16,458	•	•	270,307 ⁽³⁾	97,908
	— au poids (quintaux.)	54,871	73,409	18,834	25,746	151,942	110,378
	Ensemble.	—	89,867	—	25,746	—	208,286
Grosses mar- chandises.	taxées au minimum . . (expéditions.)	8,189	16,927	•	•	28,568	28,436
	— au poids (tonnes.)	63,731	206,192	197,692	336,051	702,498	1,169,168
	Ensemble.	—	223,119	—	336,051	—	1,197,304
Finances. (groups.)		3,326	1,537	839	676	46,625	8,919
Équipages	transportés à grandes vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	40	187
	— à petite — (—)	•	•	8	128	•	•
	Ensemble. (—)	•	•	8	128	40	187
Chevaux et bestiaux ⁽⁴⁾	transportés à grandes vitesse. (nombre.)	•	•	40	124	1,096	16,407
	— à petite — (—)	16,731	31,870	1,248	15,080	673	7,298
	Ensemble. (—)	16,731	31,870	1,258	15,204	1,769	23,705
Produits extraordinaires (francs.)		—	23,920	—	23,807	—	16,162
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	1,293,609	—	564,725 ⁽⁵⁾	—	2,932,793
Dépenses — — . . — (—)		—	794,773	—	413,318 ⁽⁶⁾	—	1,700,128
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	498,836	—	151,407	—	1,232,665
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	61.44 p. o/o	—	73.18 p. o/o	—	57.97 p. o/o

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nistrations belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors
(2) Y compris le mouvement (523,750 voyageurs) et la recette (199,022 francs) des trains-tramways organisés sur la section de
(3) Antérieurement à 1892, ce mouvement était indiqué en quintaux de 100 livres (50 kilogrammes). Actuellement il est exprimé en
(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge, le mouvement en animaux est exprimé par le nombre
(5) Y compris une somme de 54,749 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, du
(6) Y compris une somme de 4,835 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1892.

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO- BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,419	14,709	1,643	2,497	408,539	207,355	1,008	2,285	17,163	29,368	211,712	395,464
136,898	136,912	10,316	9,284	562,480	690,959	5,396	8,651	68,996	67,511	1,337,703	1,510,658
354,916	233,448	230,403	166,927	5,539,879	2,707,790	53,553	43,903	927,925	421,086	10,454,849	5,366,484
500,233	385,069	242,362	178,708	6,210,898	3,606,104	59,957	54,839	1,011,081	517,965	12,004,264	7,272,306
1,465	865	604	940	20,481	61,859	539	269	"	"	36,712	110,019
1,444	2,059	843		15,956		369	790	8,389	8,249	44,725	
—	2,924	—		—		—	1,059	—	8,219	—	
59,395	23,317	5,248	1,723	341,549	572,400	21,948	7,472	"	"	740,507	1,001,673
29,844	24,056	13,273	9,481	199,845		10,420	9,442	44,178	29,883	503,207	
—	47,373	—	11,204	—		—	16,914	—	29,883	—	
6,291	7,971	824	955	53,596	9,008,632	1,034	1,651	"	"	98,502	12,016,117
117,686	186,464	113,355	375,754	4,118,705		36,030	58,277	581,750	619,939	6,231,447	
—	194,435	—	376,709	—		—	59,928	—	619,939	—	
2,864	853	318	806	21,327	4,265	1,328	495	2,708	663	79,335	18,214
3	37	"	"	82	2,870	"	"	4	77	99	3,171
"	"	"	"	23	1,151	"	"	"	"	31	1,279
3	37	"	"	105	4,021	"	"	4	77	130	4,450
281	5,525	"	"	2,915	8,745	"	"	70	1,087	—	31,888
1,563	15,274	514	4,938	89,822	93,988	419	5,325	424	4,462	—	178,235
1,844	20,799	514	4,938	92,737	102,733	419	5,325	494	5,549	—	210,423
—	46,722	—	13,053	—	159,067	—	25,254	—	84,667	—	392,592
—	698,212	—	586,358	—	13,519,021	—	163,814	—	1,266,962	—	21,025,494
—	404,767	—	318,897	—	7,406,994	—	164,293	—	704,596	—	11,907,766
—	293,445	—	267,461	—	6,112,027	—	"	—	562,366	—	9,118,207
—	"	—	"	—	"	—	479	—	"	—	479
—	57.97 p. %	—	51.39 p. %	—	54.78 p. %	—	100.29 p. %	—	55.61 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi-
il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
Liège à Visé.
quintaux métriques (100 kilogrammes).
de têtes; pour les autres chemins de fer ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions.
chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anz., par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi ⁽⁵⁾ ci-dessus.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	214,742	395,464	45,253	41,385	47,455	21,440
{ 2 ^e — (—)	4,337,703	1,510,658	433,557	221,305	77,890	66,356
{ 3 ^e — et prix réduits . . (—)	10,454,849	5,366,484	524,834	446,058	526,665	234,689
Ensemble. (—)	12,004,264	7,272,306	673,644	678,748	621,710	319,485
Bagages { taxés au minimum (colis.)	36,712	110,019	2,404	4,957	2,091	4,013
{ — au poids (quintaux.)	44,725		3,870	40,080	2,054	2,968
Ensemble.	—	440,019	—	42,037	—	3,981
Petites mar- { taxées au minimum. . (expéditions.)	740,507	1,001,673	435,204	46,959	77,329	70,601
chandises { — au poids. (quintaux.)	503,207		404,343	444,880	32,425	
Ensemble.	—	1,001,673	—	488,839	—	70,601
Grosses mar- { taxées au minimum. . (expéditions.)	98,502	12,016,447	43,678	46,444	6,443	8,698
chandises { — au poids. (tonnes.)	6,231,447		1,021,676	1,498,996	536,664	730,607
Ensemble	—	12,016,447	—	1,545,440	—	739,305
Finances (groups.)	79,335	48,214	6,368	4,972	44,731	3,282
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	99	3,471	46	432	»	»
{ — à petite — (—)	31	4,279	»	»	49	308
Ensemble. (—)	430	4,450	46	432	49	308
Chevaux de bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	31,888	499	5,035	8	451
(2) { — à petite — (—)	—	478,235	2,514	29,443	476	4,778
Ensemble. (—)	—	210,423	2,713	34,478	484	4,929
Produits extraordinaires. (francs.)	—	392,592	—	46,612	—	83,860
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	21,025,494	—	2,478,528	—	1,222,451
Dépenses — — . . — (—)	—	14,907,766	—	1,670,256	—	688,800
Excédents { des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,418,207	—	808,272	—	533,651
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	479	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	67.39 p. %	—	56.34p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible

(2) Voir note de renvoi (4) de la page précédente.

(3) 1,686 envois taxés par expédition et 2,915 tarifés par tête.

(4) 7,677 — — — et 443,818 — —

(5) 9,565 — — — et 446,755 — —

te (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1892. (Suite.)

ES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
1,278	639,434	»	»	3,694	2,726	589,092	1,100,449	9.38	2.77
8,125	790,619	37,203	9,164	38,929	19,664	2,463,407	2,617,766	22.32	6.60
13,447	1,930,269	»	»	187,333	68,122	16,657,128	8,012,322	68.30	20.20
2,850	3,360,322	37,203	9,164	229,956	90,512	19,709,627	11,730,237	100. »	29.57
»	»	»	»	632	315	41,539	253,286	100. »	0.64
1,831	126,340	»	»	568	594	93,048			
—	126,340	—	»	—	909	—	253,286	100. »	0.64
»	»	»	»	43,452	15,074	996,489	2,003,771	100. »	5.05
5,695	711,801	2,456	2,507	16,976	13,276	1,121,502			
—	711,801	—	2,507	—	28,350	—	2,003,771	100. »	5.05
»	»	»	»	3,492	2,616	122,115	23,494,283	100. »	59.24
10,084	9,114,774	21,498	28,459	68,250	77,602	15,129,319			
—	9,114,774	—	28,459	—	80,218	—	23,494,283	100. »	59.24
1,828	19,678	»	»	8,225	580	210,487	43,726	100. »	0.11
»	»	»	»	1	8	116	3,611	25.63	0.01
642	8,891	»	»	»	»	692	10,478	74.37	0.03
642	8,891	»	»	1	8	808	14,089	100. »	0.04
»	»	»	»	22	133	(3)	37,207	11.38	0.09
17,265	79,590	»	»	116	739	(4)	289,785	88.62	0.73
17,265	79,590	»	»	168	872	(5)	326,992	100. »	0.82
—	1,273,581	—	1,114	—	— 1,983	—	1,795,806	100. »	4.53
—	14,694,977	—	11,274	—	199,466	—	39,662,190	—	100. »
—	6,001,386	—	22,033	—	138,655	—	20,428,896		
—	8,693,591	—	19,211	—	60,811	—	19,233,294		
—	»	—	»	—	»	—	»		
—	40.84 p. %	—	53.38 p. %	—	69.51 p. %	—	51.51 p. %		

quipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations
liquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

N° XXXIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies
Comparaison

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Anvers à Gand.	
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	
2	Ingénieurs en chef-directeurs	"	
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3	
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	"	
5	Agents commerciaux.	"	
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	4	
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14	
8	Capitaines et seconds de steamers	4	
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	4	
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	"	
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agréés, surnuméraires, etc.	20	
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	14	
Ensemble (rubrique A).		69	
B. Agents divers et ouvriers.			
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clémans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc..	88	
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	110	
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	134	
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	44	
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	12	
Ensemble (rubrique B).		358	4
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1892. . .		427	1
— — — — — pour 1891. . .		427	1
Différences pour 1892		"	

Personnel. — Effectif au 31 décembre 1892.

es 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
occidentale.	Gand-Eccloo- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1892.	1891.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	15	14
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
3	1	2	24	1	2	1	3	1	»	»	43	43
»	»	1	18	»	»	2	»	11	»	»	32	31
»	»	»	3	»	»	2	1	»	»	»	6	6
8	4	2	123	1	3	6	4	15	»	1	172	167
26	14	7	141	6	12	26	15	49	»	6	327	319
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	81	1	1	91	91
»	1	1	»	»	»	2	»	»	»	1	6	5
1	1	1	18	2	3	7	»	15	»	»	50	51
95	20	12	300	4	28	53	33	255	»	11	859	843
64	6	3	109	»	6	16	9	76	1	2	302	296
53	7	10	213	2	17	47	19	197	2	4	596	581
53	56	40	953	18	72	164	86	701	6	27	2,506	2,454
28	45	48	1,641	11	51	126	120	978	4	25	3,403	3,412
71	96	53	948	39	114	231	157	462	3	41	2,800	2,827
59	50	17	611	6	32	221	85	485	1	16	1,840	1,819
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	13
4	»	2	43	1	2	5	2	87	»	2	161	159
62	191	120	3,243	57	199	583	364	2,012	8	84	8,218	8,230
15	247	160	4,196	75	271	747	450	2,713	14	111	10,724	10,684
07	246	160	4,148	76	271	733	402	2,800	10	106	10,684	—
8	+ 1	»	+ 48	— 1	»	+ 14	+ 48	— 87	+ 4	+ 5	+ 40	—

N^o XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies

Comparaison

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES (Imprudence, circulation sur la voie.)			
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	•	»	»	»	»	»	»	»	»	»	•	»	»	»	»	»
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand-Eecloo-Bruges.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	4	»	4	»	1	»	4	»	2	»	2
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois.	»	»	»	»	»	»	5	5	»	»	5	5	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	4	»	7
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1892.	»	»	»	»	»	4	5	6	»	4	5	6	3	7	»	40
— pour 1894.	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	5	3	»	8
Différences pour 1892.	»	»	»	»	-4	-4	+5	+5	-4	+1	+5	+5	-2	+4	»	+2

Accidents survenus aux personnes. — Année 1892.

1892 et 1891.

CONSTANCES DIVERSES. des trains, ivresse, suicide, etc.												TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.											
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	3	»	»	3	»	»	»	4	»	»	4	2	»	»	2	3	»	»	»	»	3
»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	2	»	9	10	6	»	16	»	2	»	2	3	3	»	6	7	2	»	9	10	7	»	17
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	4	»	4	2	5	»	7	»	»	»	»	2	4	5	11	»	4	»	4	2	5	5	12
»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4
»	»	4	7	13	»	20	3	4	»	7	3	9	»	12	4	»	»	»	4	7	13	»	20
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
0	3	»	13	23	26	2	51	3	7	»	10	10	17	7	34	10	3	»	13	23	27	7	57
1	8	»	29	35	28	2	65	5	3	»	8	10	17	2	29	21	8	»	29	36	28	2	66
- 5	»	- 16	- 12	- 2	»	- 14	- 2	+ 4	»	+ 2	»	»	»	+ 5	+ 5	- 11	- 5	»	- 16	- 13	- 4	+ 5	- 9

PARTIE B.

POSTES.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Les actes du Congrès postal universel tenu à Vienne en 1891, mentionnés dans le compte-rendu pour l'exercice dernier, ont été mis à exécution à partir du 1^{er} juillet 1892, sauf l'arrangement concernant les abonnements aux journaux, dont l'application a été ajournée au 1^{er} janvier 1893.

A l'occasion de la mise à exécution de ces actes, un arrêté royal, en date du 16 juin 1892, a établi, à dater du 1^{er} juillet, un tarif unique pour toutes les correspondances échangées entre la Belgique et les pays étrangers, sans distinction entre ceux qui font partie de l'Union postale universelle et ceux qui sont restés en dehors de l'Union. Le tarif de l'Union postale est donc, en Belgique, applicable à tous les envois pour l'étranger, sans autres exceptions que celles qui dérivent de l'application des taxes moindres, établies dans les relations de la Belgique avec certains pays limitrophes. Le même arrêté a fixé les taxes à percevoir sur les mandats de poste et sur les lettres avec valeur déclarée du service international, en conformité des dispositions des actes de Vienne.

Indépendamment des actes généraux précités, il a été conclu avec les Pays-Bas, sous la date des 25-27 juin, une convention exécutoire également à partir du 1^{er} juillet et stipulant entre autres avantages, l'extension de 25 à 40 grammes, du poids des journaux admis à la taxe de 2 centimes et la suppression des décomptes du chef du droit d'assurance des lettres, avec valeur déclarée, échangées entre les deux pays.

Un arrangement du même genre a été conclu avec la France, sous la date des 9-15 décembre; cet arrangement unifie la taxe applicable aux lettres circulant dans le rayon-frontière de 50 kilomètres, et règle, pour le surplus, concurremment avec les actes de Vienne, les rapports postaux entre les deux pays.

Au cours de la même année, la République sud-africaine (Transvaal) est entrée dans l'Union postale universelle, et le service des envois à remettre par exprès a été étendu aux relations de la Belgique d'une part, avec la Grande-Bretagne, le Portugal et la République de Libéria, d'autre part.

En outre, le service des mandats de poste a été établi aux conditions de l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, dans les relations de la Belgique avec les colonies néerlandaises de Surinam (Guyane) et de Curaçao (Antilles).

Un échange direct de mandats sous l'empire des dispositions de l'arrangement précité, a remplacé le service qui existait auparavant avec les Indes orientales néerlandaises et le Japon, par l'entremise respectivement des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne.

Enfin, le service des recouvrements aux conditions de l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891 a été introduit dans les rapports de la Belgique avec les Indes néerlandaises et le service des envois postaux contre remboursement a été inauguré dans les relations de la Belgique avec l'Allemagne, l'Autriche, le Chili, le Danemark, la Hongrie, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, la Norwège, la Roumanie, la Suède et la Suisse.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 15 décembre 1892, abrogeant celui du 15 décembre 1881, a introduit d'importantes réductions dans les taxes perçues sur les abonnements-poste.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14,
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories. . .	En 1892.	70,276,390	29,018,851	99,295,241
	En 1891.	68,679,999	29,122,556	97,802,555
	Différences en 1892. .	+ 1,596,391	— 103,705	+ 1,492,686
		ou + 2.32 p. ‰	ou — 0.36 p. ‰	ou + 1.53 p. ‰
Cartes postales	En 1892.	32,914,882	6,345,300	39,260,182
	En 1891.	31,170,984	6,055,257	37,226,241
	Différences en 1892. .	+ 1,743,898	+ 290,043	+ 2,033,941
		ou + 5.59 p. ‰	ou + 4.79 p. ‰	ou + 5.46 p. ‰
Totaux.	En 1892.	103,191,272	35,364,151	138,555,423
	En 1891.	99,850,983	35,177,813	135,028,796
	Différences en 1892. .	+ 3,340,289	+ 186,338	+ 3,526,627
		ou + 3.35 p. ‰	ou + 0.53 p. ‰	ou + 2.61 p. ‰

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1892, de 4,026,880 contre 3,718,572 en 1891. C'est pour 1892, 508,508 cartes ou 8.29 p. % en plus.

En 1892, la poste a, en outre, transporté 17,891,765 lettres de service. C'est, sur 1891 (18,484,731), une diminution de 592,968 lettres ou de 3.21 p. %.

I, p. B, 14.
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1892	100,693,346	88,274,979	4,508,803	1,189,370
En 1891	96,287,637	81,978,680	4,155,346	1,143,389
Différences en 1892. . .	+ 4,405,709 ou + 4.58 p. %	+ 6,296,299 ou + 7.68 p. %	+ 353,457 ou + 8.51 p. %	+ 45,981 ou + 4.02 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.
La progression du mouvement de la correspondance manuscrite, bien qu'un peu plus marquée qu'en 1891, reste néanmoins faible, sans qu'il soit possible d'assigner des causes précises à cette situation. Par contre, le nombre des imprimés est en augmentation constante (7.68 p. % en 1892). L'accroissement annuel moyen se chiffre par 9.31 p. % pour les cinq dernières années.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 67,701,660 en 1891, s'est élevé à 69,292,624 en 1892, soit en plus 1,590,964 lettres ou 2.35 p. %.

III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est, pour 1892, de 83,668,635.

C'est une moyenne de 15.65 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1892 (6,156,444 habitants). Cette moyenne était de 15.58 par habitant pour 1891.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1892, de 6.20 pour mille lettres expédiées (518,908 sur 83,668,635).

En 1892, *il est tombé en rebut* 187,933 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 102,750 lettres (54.67 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

III, p. B, 18.

En 1891, il y avait eu 174,525 lettres-rebut, dont 103,889 (59.60 p. %) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1892, de 5,409 dont 90 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 9,221-50. Il en a été retrouvé 929 ou 27.25 p. %, parmi lesquelles 5 contenaient pour fr. 148-20 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1891 de 5,816 dont 164 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 51,757-05. Sur ce nombre, 911 lettres ou 25.87 p. %, dont 17 renfermaient pour fr. 9,959-50 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,985,425 en 1891; il est de 27,859,975 en 1892; diminution : 125,448 ou 0.44 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 724,502 en 1891 à 731,852 en 1892, soit 7,550 envois ou 1.01 p. % en plus pour 1892.

Un objet recommandé a été perdu dans le service belge en 1892.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1892, à un échange de 1,025,785 lettres recommandées. C'est, sur 1891 (1,004,075), un accroissement de 19,710 ou de 1.96 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18. En 1892, il a été expédié 251,954 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 502,869,545-01. C'est, sur 1891, une diminution de 1,905 en nombre et de fr. 17,185,662-12 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,202 francs pour 1892; il était de 1,225 francs en 1889, de 1,285 francs en 1890 et de 1,261 francs en 1891.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1892, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 107,226-85. La diminution sur 1891 est de fr. 9-40. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,458-60 en 1892, contre fr. 45,998-50 en 1891, soit une diminution de fr. 559-90.

En *service international*, il a été échangé 155,095 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 118,595,552-57. Comparativement au mouvement de 1891, c'est une augmentation de 55 en nombre et une diminution de fr. 5,604,289-54 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1892, le nombre de 587,027 envois, représentant une valeur de fr. 421,462,877-58, avec un produit de fr. 221,414-05.

Aucune lettre-valeur n'a été perdue en 1892.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1892, de 873,836 dont 841,437 dans le rayon local du bureau de destination et 32,399 en dehors de ce rayon. III, p. B, 19.

55,042 ont été délivrés par la Poste et 820,794 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1891 (756,875), l'augmentation est de 116,963 (ou 15.45 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

En 1892, il a été délivré 1,016,921 mandats, d'une valeur totale de fr. 100,405,566-40 (déduction faite de 92,544 titres s'élevant ensemble à fr. 27,105,572-49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'exercice précédent est ainsi de 42,999 titres (4.42 p. %), représentant une valeur de fr. 2,124,525-24 (2.16 p. %). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des taxes s'est élevé de fr. 331,119-05, à fr. 340,809-50, soit une différence en plus de fr. 9,690-45 ou 2.93 p. %.

La valeur moyenne du mandat, calculée sur l'ensemble des opérations, est de fr. 98-73.

§ 2. BONS DE POSTE.

On compte, en 1892, 1,026,617 bons émis, soit, sur l'exercice précédent, une augmentation de 31,726 (3.19 p. %). II, p. B, 16.
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des titres et le produit des taxes ont dépassé ceux de 1891, respectivement de 234,925 francs (2.77 p. %) et de fr. 1,995-85 (3.19 p. %).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1892, il a été délivré 2,579 titres en plus qu'en 1891 (0.83 p. %); bien que la valeur de ceux-ci ait diminué de fr. 1,342-85 (0.01 p. %), le produit de la taxe a augmenté de fr. 1,274-80 (0.69 p. %). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

En 1892, 45,552 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,710-40, ce qui constitue une II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

augmentation de 5.15 p. % comparativement à l'exercice précédent (42,252 effets, ayant rapporté fr. 8,446-40 de taxes).

Il a été fait 546 protêts par huissiers et 190 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Les dépôts d'effets de commerce à l'encaissement ont continué de progresser quant au nombre des titres, mais la valeur totale a subi une légère diminution.

Il a été déposé, en 1892, 1,982,759 effets s'élevant ensemble à fr. 464,550,808-11. C'est, sur 1891, une augmentation de 56,545 effets (2.94 p. %) et une diminution de fr. 4,357,487-19 (0.95 p. %) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 695,543-65, dépassant de fr. 7,050-05 ou 1.02 p. %, le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 59,050 protêts par huissiers et 95,182 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été déposé, en 1892, 165,452 coupons ⁽¹⁾ et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,475,590-81.

Le nombre de ces valeurs déposées en 1891, avait été de 165,557 et le montant, de fr. 1,488,990-89.

Il y a donc eu augmentation de 75 (0.05 p. %) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 13,600-08 quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1891, à fr. 5,205-20, a atteint, en 1892, fr. 5,222-65, soit une différence en plus de fr. 17-45 (0.54 p. %) en faveur de l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1892.

L'augmentation du nombre de titres déposés (5,946,571) est de 200,680 (5.56 p. %) et celle du montant de ces titres (fr. 144,152,670-78), de fr. 11,928,957-05 (9.02 p. %).

La recette du chef de la taxe, s'est élevée à fr. 652,928-05, soit une différence en plus de fr. 56,124 (9.40 p. %).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 55,988 quittances de remboursement, d'une somme globale de fr. 458,218 et qui ont rapporté fr. 6,044-25 de taxe.

(¹) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement qui se traduisait, en 1891, par 92,241 titres, d'un montant global de fr. 2,654,706-56 à l'expédition de Belgique est tombé à 77,092 et à fr. 2,606,622-14. II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La diminution a donc été de 15,149 (16.42 p. %) quant au nombre, et de fr. 28,084-42 (1.07 p. %) en ce qui concerne le montant.

Les Offices étrangers nous ont transmis 62,211 valeurs, d'un montant total de fr. 3,092,338-52.

De ce côté il y a eu augmentation, d'une part, de 2,365 titres (3.95 p. %), d'autre part, de fr. 87,001-40 (2.22 p. %).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,645-80) a dépassé de fr. 488-70 (6.81 p. %) celle de l'exercice précédent.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1892, 290,865 abonnements ayant produit une taxe de fr. 86,303-26. II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1891, accusent une augmentation de 15,654 (5.69 p. %) quant au nombre, et une diminution de fr. 2,890-64 (3.24 p. %) du chef de la taxe.

Cette diminution s'explique par le fait qu'un arrêté royal en date du 15 décembre 1892 a abaissé de plus de moitié, la taxe à percevoir sur les abonnements aux journaux à prendre cours à partir du 1^{er} janvier 1893.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le développement considérable pris antérieurement par les opérations accomplies pour compte de la Caisse d'épargne, dans les bureaux de poste, s'est sensiblement accru encore, en 1892, ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après :

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1892	1,169,349	95,490,484	340,388	77,349,737 65	635,378	224,761,222 40
En 1891	1,116,597	89,817,585	• 290,862	67,824,777 30	572,369	205,533,300 39
Différences en 1892 . . .	+ 52,752 ou + 4.72 p. %.	+ 5,672.899 ou + 6.30 p. %.	+ 49,526 ou + 17.03 p. %.	+ 9,524,960 35 ou + 14.04 p. %.	+ 63,009 ou + 11.01 p. %.	+ 19,227,922 01 ou + 9.36 p. %.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1892	5,691	14,623,213 67	2,365	6,177,853 24	12,178	48,055,400
En 1891	7,546	20,689,029 07	1,359	3,442,633 11	10,228	40,064,900
Différences en 1892 . . .	— 1,855 ⁽¹⁾ ou — 24.58 p. %.	— 6,065,815 40 ⁽¹⁾ ou — 29.32 p. %.	+ 1,006 ou + 74.03 p. %.	+ 2,735,220 13 ou + 79.45 p. %.	+ 1,950 ou + 19.07 p. %.	+ 7,990,500 ou + 19.94 p. %.

Les opérations effectuées pour compte de la Caisse de retraite, ont également progressé d'une façon notable.

C'est ainsi que les versements ont été, en 1892, au nombre de 17,829, pour 8,618 en 1891 ; ils ont atteint pour cette même période, la somme de fr. 405,782, contre fr. 311,691 pendant l'exercice précédent.

D'autre part, le nombre des paiements de rentes s'est élevé à 6,506 et leur montant, à fr. 282,701-50, chiffres respectivement supérieurs de 2,429 et de 106,472-92, à ceux de 1891.

Il a en outre été effectué par la poste, en 1892, 155 remboursements de capitaux et 15 paiements pour frais funéraires.

Pour les autres détails, voir le compte-rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1892, à fr. 44,863-25 ; cette somme est inférieure de fr. 5,196-15 ou 6.65 p. % au montant des droits perçus en 1891 (fr. 48,059-40).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 192,460-69, en 1891, a atteint, en 1892, fr. 200,209-56, soit une augmentation de fr. 7,748-87 ou 4.03 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1892, ce nombre s'élève à 829 bureaux répartis entre 781 localités.

⁽¹⁾ Cette diminution est due à ce que des mesures spéciales, notamment la réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts supérieurs à 5,000 francs, ayant été prises en 1891 pour amener un accroissement des conversions en fonds publics, ces mesures ont naturellement porté leurs plus grands fruits au début, alors que les capitaux susceptibles d'être convertis étaient le plus nombreux.

Parmi ces 829 bureaux se trouvent 245 sous-perceptions, 11 bureaux de dépôts de poste et 55 dépôts-relais.

57 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1892; le nombre en est ainsi porté à 6,714.

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	
Boîtes attachées aux malles-poste. . . .	99	104	—	5
— — aux trains vicinaux	55	50	+	5
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	416,508	409,165	+	7,343

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er} SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1891, de 5,175. En 1892, il s'est élevé à 5,215; augmentation : 40.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 561 localités, de 4 ou 5 dans 157 localités, de 6 ou 7 dans 5 localités et de 10 dans 1 localité.

5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,899 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (117), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 596 deux fois et 1,455 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1892, comme en 1891, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 25 bureaux ambulants effectuant 60 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été, en 1892, de même qu'en 1891, de 5,774 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1892, au nombre de 103, soit 5 de moins qu'en 1891 (108).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1891, de 4,571 kilomètres; en 1892, il n'a été que de 4,253 kilomètres; diminution : 118 kilomètres.

En 1892, les services de malle-poste ont transporté approximativement 256,952 voyageurs, soit 16,052 voyageurs de plus qu'en 1891 (240,900).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1892.		En 1891.		Différences pour 1892.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,012	446	1,987	463	+ 25	— 17
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	3,356	45	3,314	43	+ 42	+ 2
	5,368	461	5,298	476	+ 70	— 15
Totaux.	5,529		5,474		+ 55	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

La recette faite en 1892, s'élève à fr. 17,515,875-10, soit une augmentation de fr. 492,067-95, ou de 2.89 p. % sur celle de 1891, qui était de fr. 17,021,805-17.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1892, à la somme de fr. 9,579,018-10, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1892, à 375,001-95 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,954,020-05 et la recette brute à fr. 17,515,875-10, le rapport entre ces deux sommes est de 56-84 p. %, tandis qu'il était, en 1891, de 57.24 p. %

La recette nette s'élève pour 1892, à fr. 7,559,855-05.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont l'Administration de la marine a à rendre compte.



ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.7
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.3
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.1
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.8
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.4
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.8
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.9
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.9
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.6
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.2
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.9
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.4
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.0
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.4
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.1
1887.	62,174,789	— 0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.7
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.3
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.5
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.0
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.5
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.5
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,620,320	2.50	872,514	3.34	2,492,834	2.74	2,299,747	9.2

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

ournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1892 (1).

LES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	—16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
5,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
5,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
5,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
5,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
10,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
10,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
10,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
13,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
17,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
15,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
12,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
17,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
19,140	12.05	24,748,190	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
14,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
15,068	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
19,091	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
21,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
18,626	37.60	34,331,674	21.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
18,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
19,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
18,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
14,842	10.49	406,788	9.38	615,060	4.01	1,333,869	1.43	6,321,996	9.31

N^o II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1892 et 1891.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES	
			1892.	1891.	pour 1892.	
Lettres assurées.						
Nombre de lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur {	à destination de l'intérieur.	251,934	253,837	— 1,903
		— de l'étranger.	64,974	65,601	— 627	
			Ensemble.	316,908	319,438	— 2,530
			originaires de l'étranger	70,419	69,459	+ 660
			Totaux.	387,027	388,897	— 1,870
Montant des lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur {	à destination de l'intérieur.	302,869,545 01	320,055,207 43	— 17,185,662 42
		— de l'étranger.	63,915,472 59	68,469,351 74	— 4,553,879 15	
			Ensemble.	366,785,017 60	388,524,558 87	— 21,739,541 27
			originaires de l'étranger	54,677,859 98	53,728,270 17	+ 949,589 81
			Totaux.	421,462,877 58	442,252,829 04	— 20,789,951 46
Produit {	port		72,963 75	75,550 45	— 2,586 40	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		148,450 30	153,940	— 5,459 70	
			Totaux.	221,414 05	229,460 45	— 8,046 40
Nombre de lettres perdues ou spoliées			"	7	— 7	
Montant total des valeurs perdues et remboursées			"	(2) 4,880	— 1,880	
Mandats et bons de poste.						
Nombre de {	mandats de et à destination de l'intérieur		(3) 4,016,921	(4) 973,922	+ 42,999	
	bons de poste		4,026,617	994,891	+ 31,726	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		313,368	310,789	+ 2,579	
			Ensemble.	2,356,906	2,279,602	+ 77,304
		mandats originaires de l'étranger.	359,264	336,266	+ 22,995	
			Totaux.	2,716,167	2,645,868	+ 100,299
Montant des {	mandats de et à destination de l'intérieur		(3) 100,403,566 40	(4) 98,279,244 46	+ 2,124,325 24	
	bons de poste		8,711,304	8,476,379	+ 234,925	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		15,800,986 40	15,802,328 95	— 1,342 85	
			Ensemble	124,915,856 50	122,557,949 14	+ 2,357,907 39
		mandats originaires de l'étranger.	15,975,315	15,294,362 07	+ 680,952 93	
			Totaux.	140,891,171 50	137,852,314 48	+ 3,038,860 32
Produit de la taxe. {	Mandats du service intérieur		340,809 50	331,119 05	+ 9,690 45	
	Bons de poste		64,621 40	62,625 25	+ 1,995 85	
	Mandats du service international		(5) 485,170 66	183,895 86	+ 1,274 80	
			Totaux.	590,601 26	577,640 46	+ 12,961 40
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. {			8	43	— 35	
			112 05	3,301 94	— 3,189 89	
Effets de commerce.						
a. <i>Acceptation.</i>						
Nombre d'effets déposés.			43,552	42,232	+ 1,320	
Produit de la taxe			8,740 40	8,446 40	+ 264	
Nombre de protêts	{	par huissiers	346	405	— 59	
		par agents des postes	490	185	+ 5	
b. <i>Encaissement.</i>						
Nombre d'effets	{	déposés	4,982,739	4,926,494	+ 56,545	
		encaissés.	4,830,007	4,779,321	+ 50,686	
Montant des effets	{	déposés	464,550,808 11	468,908,295 30	— 4,357,487 19	
		encaissés.	438,078,478	442,740,299 32	— 4,661,821 32	
Produit de la taxe			(6) 695,543 65	688,493 60	+ 7,050 05	
Nombre d'effets protestés.	{	par huissiers	39,030	38,118	+ 912	
		par agents des postes	93,482	88,512	+ 4,670	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1892, transporté celles que renfermaient 1,755,645 lettres recommandées. Une de ces lettres a été perdue dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,570-00 à charge du Trésor.

(3) Non compris 92,544 mandats, s'élevant à fr. 27,105,572-49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(4) — 91,246 — 26,905,722-45, —

(5) Ce chiffre représente le montant des taxes perçues à l'émission, en Belgique, la balance des comptes des mandats échangés avec les Offices étrangers, donne comme produit total de la taxe, fr. 192,159-56.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 277-90) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 541-40).

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1892 et 1891.

		ANNÉES :		DIFFÉRENCES
		1892.	1891.	pour 1892.
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)		(1) 3,946,371	3,745,691	+ 200,680
Quantité des quittances	{	(1) 144,132,670 78	132,203,713 73	+ 11,928,957 05
	{	149,375,676 68	109,762,333 20	+ 9,613,343 48
Montant de la taxe		(1) 652,928 05	596,804 05	+ 56,124
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{	279,176	264,668	+ 14,508
	{	(2) 11,687	10,541	+ 1,146
Totaux		290,863	275,209	+ 15,654
Quantité des abonnements souscrits		1,882,407 23	1,859,976 72	+ 22,430 51
Montant de la taxe		86,303 26	89,193 90	— 2,890 64
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		165,432	165,357	+ 75
Quantité des coupons et des titres amortis	{	1,475,390 81	1,488,990 89	— 13,600 08
	{	1,450,165 04	1,452,877 47	— 2,712 43
Montant de la taxe		3,222 65	3,205 20	+ 17 45
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{	(3) 77,092	92,241	— 15,149
	{	62,211	59,846	+ 2,365
Montant des valeurs	{	(3) 2,606,622 14	2,634,706 56	— 28,084 42
	{	3,092,338 52	3,005,337 12	+ 87,001 40
Valeurs recouvrées	{	(3) 1,946,903 95	1,963,656 55	— 16,752 60
	{	2,444,612 67	2,365,180 02	+ 46,432 65
Montants d'encaissement perçus sur les valeurs reçues de l'étranger		7,645 80	7,157 10	+ 488 70
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{	129	123	+ 6
	{	21	18	+ 3

(1) Y compris 55,988 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 458,218 et ayant donné un produit de fr. 6,044-23.

(2) Non compris 1,479 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.		
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.			
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.				
Intérieur.	1892.	69,292,624	731,832	251,934	70,276,390	16,210,012	1,468,359	17,678,371	87,954,761	32,914,882	4	
	1891.	67,701,660	724,502	253,837	68,679,999	16,832,868	1,440,707	18,273,575	86,953,574	31,170,984	3	
	Différences. .	+1,590,964	+ 7,330	— 1,903	+1,596,391	— 622,856	+ 27,652	— 595,204	+1,001,187	— 1,743,898	+	
International.	Expéditions de Belgique.	1892.	14,376,011	477,627	64,974	14,918,612	46,995	21,369	68,364	14,986,976	3,719,508	
		1891.	14,747,967	459,685	65,601	15,273,253	40,404	19,276	59,680	15,332,933	3,625,401	
		Différences. .	— 371,956	+ 17,942	— 627	— 354,641	+ 6,591	+ 2,093	+ 8,684	— 345,957	+ 94,107	
International.	Expéditions de l'étranger.	1892.	13,483,964	546,156	70,119	14,100,239	110,760	34,268	145,028	14,245,267	2,625,792	
		1891.	13,235,456	544,388	69,459	13,849,303	118,092	33,384	151,476	14,000,779	2,429,856	
		Différences. .	+ 248,508	+ 1,768	+ 660	+ 250,936	— 7,332	+ 884	— 6,448	+ 244,488	+ 195,936	
En général.		1892.	97,152,599	1,755,615	387,027	99,295,241	16,367,767	1,523,996	17,891,763	117,187,004	39,260,182	4
		1891.	95,685,083	1,728,575	388,897	97,802,555	16,991,364	1,493,367	18,484,731	116,287,286	37,226,241	3
		Différences. .	+1,467,516	+ 27,040	— 1,870	+1,492,686	— 623,597	+30,629	— 592,968	+ 899,718	+2,033,941	+

(a) Y compris 35,988 quittances d'envois contre remboursement.
(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.
(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attaché.
(d) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	{ remis par la Poste	31,255
	{ — le Télégraphe	810,204
Exprès en dehors de ce rayon. .	{ remis par la Poste	21,809
	{ — le Télégraphe	10,590
	Total. . .	873,856

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 873,856, figurant en tête de la colonne.

tiques du mouvement postal.

1892 et 1891.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	SUR LE Service intern
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr.
Résultats de l'année . .	1892.	45,200,921 07	704,254 05	364,400 75	86,303 26	340,809
	1891.	44,718,561 60	696,940 »	376,673 43	89,193 90	331,419
Différences pour 1892 .	en plus.	482,359 47	7,314 05	»	»	9,690
	en moins	»	»	42,572 38	2,890 64	»

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales

		TIMBRES-POSTE.							
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 35 cent. (a).	A 50 cent.
Résultats de l'année . .	1892.	88,522,974	9,810,562	31,974,207	68,146,712	3,458,658	11,978,239	758,186	1,121,111
	1891.	81,155,098	8,847,478	29,830,690	66,406,378	3,346,726	12,135,842	380,737	1,107,111
Différences pour 1892 .	en plus	7,367,876	963,084	2,143,517	1,740,334	111,932	»	377,449	14,000
	en moins	»	»	»	»	»	157,603	»	»

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1892.	885,229 74	196,211 24	1,593,710 35	6,814,671 20	691,731 60	2,994,559 75	265,355 10	560,981 10
	1891.	811,550 93	176,949 56	1,491,534 50	6,640,637 80	669,345 20	3,033,960 50	133,257 93	553,720 10
Différences pour 1892 .	en plus	73,678 76	19,261 68	102,175 85	174,033 40	22,386 40	»	132,107 15	7,261 00
	en moins	»	»	»	»	»	33,400 75	»	»

(a) Créés en juin 1891 et mis en vente à partir du 1^{er} juillet.
(b) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
(c) Il n'a été porté en recette, en 1892, que fr. 15,935,175-12, soit en moins fr. 541,871-16, montant de la valeur des timbres-poste employés pour taxe des non-valeurs; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne; 5^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés par timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4^o pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5^o pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. En 1891, il avait été porté en recette fr. 15,415,501-60.

Comparaison des années 1892 et 1891.

FR. DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste COUPONS et QUITTANCES encaissés périmés	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
35,170 66	64,624 40	40,823 27	9,763 23	517,406 24	47,513,873 40	
33,895 86	62,625 25	33,016 34	44,021 57	548,758 50	47,021,805 47	
4,274 80	4,995 85	7,806 96	»	»	492,067 93	
»	»	»	4,258 34	4,652 29	»	

certes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1892 et 1891.

ITÉS.

[illegible]

MRS.

[illegible]

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1892, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1892 et en 1891, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1892. . .	2,650,892	2,021,550	577,046	5,249,268
	1891. . .	2,695,650	2,067,080	655,206	5,415,916
Différences pour 1892.	—	42,738	— 45,750	— 76,160	— 164,648
	—	1.59 p. %	— 2.21 p. %	— 11.66 p. %	— 3.04 p. %
Recette. . .	1892. . .	1,528,042 45	1,586,522 78	551,255 95	5,445,599 16
	1891. . .	1,548,248 20	1,607,061 97	588,456 67	5,545,766 84
Différences pour 1892.	—	20,205 75	— 20,759 19	— 57,222 74	— 98,167 68
	—	1.50 p. %	— 1.29 p. %	— 14.75 p. %	— 2.77 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,650,892 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 40,856 urgents ou 1,540 sur 100,000;
 164 collationnés ou 6 sur 100,000;
 208 accusés de réception ou 7 ³/₄ sur 100,000,
 et 11,261 enregistrements ou 425 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,751.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 820,794, soit une augmentation de 15.48 p. % sur l'année 1891 ⁽¹⁾.

55 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 20 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1891 à 1892, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a décru de 2.21 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 74,664 à 60,862, c'est-à-dire de 18 ¹/₂ p. %.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en grande partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. *Service de transit.*

De 1891 à 1892, le nombre des correspondances en transit a diminué de 11.66 p. %. Parmi les causes de diminution du transit, on peut citer en première ligne l'installation d'un nouveau câble direct entre l'Angleterre et l'Allemagne.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,757,572 en 1892 ⁽³⁾.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1892.	1891.
Service télégraphique	4.72	4.18
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . 69.47	79.55	71.45
{ Transports égarés, dévoyés . 10.08		
Poste, Marine, Administration centrale, etc..	15.75	14.65

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

⁽²⁾ Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

⁽³⁾ Dont 129,121 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :

<i>a.</i> Dans des stations de l'État.	572
<i>b.</i> — — — de compagnies de chemins de fer.	84
<i>c.</i> Au centre des villes ou communes	206

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer

105

965

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

<i>a.</i> Dans des stations de l'État.	67
<i>b.</i> — — — de compagnies de chemins de fer.	12
<i>c.</i> — bureaux de poste	10
<i>d.</i> — postes éclusiers	80
<i>e.</i> — bureaux de police	5
<i>f.</i> — bureaux militaires	2

176

D. Bureaux de dépôt

458

Total. . . 1,599

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1892.
		1892.	1891.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Longueur des lignes. .	{ sur les chemins de fer de l'État. — — — concédés. sur les routes ordinaires . . . sous terre dans les villes.	3,501	3,499	+ 2
		4,334	4,334	—
		2,226	2,147	+ 79
		44	44	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		100	100	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		260	231	+ 29
Ensemble.		7,435	7,325	+ 110
Développement total des fils conducteurs.	{ sur les chemins de fer de l'État. — — — concédés. sur les routes ordinaires . . . sous terre dans les villes.	25,846	25,056	+ 790
		3,892	3,786	+ 106
		4,101	3,684	+ 417
		314	311	+ 3
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		517	517	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		1,917	1,560	+ 357
Ensemble.		36,617	34,914	+1,703

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Ces chiffres ne comprennent ni 585 kilomètres de lignes (comportant 2,067 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 62 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1893, le réseau complet de la Belgique comprenait 59,937 kilomètres de fils conducteurs.

§ 5. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	{	a. Système Morse	1,486
		b. — Hughes	79
		c. Autres systèmes	224
		Total. . .	1,789

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1892, de 6,404 agents, répartis comme il suit :

	En 1892.		En 1891.		Différences pour 1892.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	214	»	205	»	+ 9	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	4,075	96	4,037	100	+ 38	— 4
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	1,289	96	1,242	100	+ 47	— 4
3 ^o Personnel subalterne ⁽¹⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	4,751	24	4,628	23	+ 123	+ 1
Ensemble.	3,040	120	2,870	123	+ 170	— 3
	3,160		2,993		+ 167	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,082	162	3,304	146	— 222	+ 16
TOTAUX.	6,122	282	6,174	269	— 52	+ 13
	6,404		6,443		— 39	

(¹) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1892, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,528,042 45	}	5,445,599 16
— international	1,586,522 78		
— de transit	551,255 93		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	180,792 50	}	511,080 63
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	18,900 »		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	4,885 53		
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	506,503 »		
Total. . . fr.			3,956,679 79

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1892, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{	Traitements fixes fr.	2,994,000 ⁽²⁾	}	4,054,000	»
		Salaires	1,040,000 ⁽²⁾			
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne					2,000	» ⁽²⁾
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges					10,771	56
Matériel, objets de consommation . . .					411,228	44 ⁽²⁾
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . . .					77,192	07
Total. . fr.					4,555,192	07 ⁽²⁾

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 578,512 28

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de premier établissement et des extensions successives des

⁽¹⁾ Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

⁽²⁾ Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1892,
 à fr. 7,196,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,040,273 85

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 2,295,556 46

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 219,644 51

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiques de l'État.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 282,267 01	{	451,428 94
		Appareils, piles, accessoires,		
		locaux, mobilier. . . fr. 169,161 95		

Ensemble. . . fr. 7,006,900 54

Approvisionnements. 96,099 50

Travaux prévus, et non exécutés au
 31 décembre 1892 fr. 95,599 96

Total égal. . . fr. 7,196,400 »

Répartie sur les 56,617 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 7,196,400 francs revient à fr. 196-55 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . . fr. 59,470 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers. 73,750 94

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État 15,944 48

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer 247,941 28

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées 128,000 »

Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ 507,200 »

Fr. 772,856 70

Total des prestations. . . fr. 812,506 70

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1892, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 200,911 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense totale, en 1892, est donc composée des éléments suivants :

Somme payée par le Télégraphe	fr.	4,555,192 07
— — par d'autres services		812,506 70
Ensemble.	fr.	5,347,498 77
<i>A déduire</i> : produits accessoires ⁽¹⁾		511,080 63
Reste, dépense.	fr.	4,836,418 14

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme les années précédentes, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne.	14 unités de dépense.
— — international.	8 —
— — en transit.	4 —
— de service	11 —

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1892, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{ internes	$2,650,892 \times 14 = 57,112,488$	
	{ internationaux	$2,021,550 \times 8 = 16,170,640$	
	{ en transit	$577,046 \times 4 = 2,308,184$	
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.			55,591,312
Télégrammes de service ⁽²⁾			$2,809,162 \times 11 = 50,900,782$
Total général			86,492,094

En raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

(1) Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès, pour location de fils et d'appareils et pour recettes téléphoniques. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes.

(2) Ce total ne comprend pas 129,121 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

(fr. 4,856,418-14) équivaut à 0.05591 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés {	internes. . . .	44	Fr. 0.7827	Fr. 0.5764	Fr. 2,075,383	Fr. 1,528,042	» 547,341
	internationaux.	8	0.4473	0.7848	904,400	1,586,323	682,223 »
	en transit. . .	4	0.2236	0.5740	129,050	331,234	202,184 »
						884,407	547,341
TOTAUX. .	—	—	—	3,108,533	3,445,599	+ 337,066	
Télégrammes de service. . .	44	0.615	—	1,727,885	»	» 1,727,885	
						884,407	2,275,226
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . .	—	—	—	4,836,418	3,445,599	— 4,390,849	

La télégraphie privée et de service a donc coûté, en 1892, 1,590,819 francs de plus qu'elle n'a rapporté au Trésor; mais deux cinquièmes, environ, de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transports gérés par l'État.

La télégraphie privée seule a produit un bénéfice net de 537,066 francs et les télégrammes de service ont coûté 1,727,885 francs. Une dépense de 812,507 francs étant supportée par différents services du Département autres que celui des télégraphes (§ 2, B), ce dernier prend à sa charge une somme égale à 1,727,885 moins 812,506, soit 915,579 francs.

En retranchant de cette somme l'excédent (537,066 francs) afférent aux télégrammes privés, on retrouve le chiffre de 578,512 francs, indiqué page C/7 comme déficit du service des télégraphes seul.

Le compte du télégraphe avec les autres services du Département s'établit comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépenses.		
Chemins de fer de l'État.	2,518,808	1,549,515	772,856	776,479
— — concédés	200,911	123,562	—	123,562
Autres services	89,445	55,008	59,470	15,558
Totaux.	2,809,162	1,727,885	812,506	915,579

Si dans ses relations avec les autres services publics et notamment avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 915,579 francs de plus

qu'il ne reçoit, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association soit défavorable à l'un plus qu'aux autres. En effet, les moyens d'exploitation que les chemins de fer de l'État fournissent au Télégraphe et qui sont évalués à 772,836 francs, coûteraient beaucoup plus à ce dernier s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,518,808 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,549,515 francs, coûteraient bien plus aux Chemins de fer si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut donc affirmer que ces deux services gagnent l'un et l'autre à être associés.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — L'État a créé, pendant l'année 1892, un bureau central téléphonique à Middelkerke, ce bureau fait partie du groupe du littoral.

A la fin de l'année 1891, le Gouvernement avait notifié, aux concessionnaires en cause, sa volonté de reprendre, à partir du 1^{er} janvier 1895, l'exploitation des réseaux téléphoniques de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Charleroi, de Verviers, de Liège et de Louvain. La substitution de l'État aux concessionnaires, dans l'exploitation de ces réseaux, s'est effectuée à la date indiquée.

Un arrêté royal, en date du 31 décembre 1892, décide que les tarifs d'abonnement en vigueur dans les réseaux rachetés continueront d'être appliqués dans ces mêmes réseaux, à partir de la reprise par l'État.

*
* *

Le concessionnaire du réseau de Mons a été avisé du rachat de cette exploitation le 1^{er} janvier 1894.

*
* *

L'État a créé, en 1892, des bureaux publics téléphoniques à : Anvers (place Saint-Jean), Borgerhout (poste), Spa (poste), Berchem (poste), Saint-Nicolas, Péruwelz et Bruxelles (central).

Au 1^{er} janvier 1893, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de 43, se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux exploités ou repris par l'État.	41
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires	2
Total.	43

*
* * *

Au 1^{er} janvier 1895, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques était de 2,019 à Bruxelles-Vilvorde; 1,589 à Anvers; 756 à Gand; 957 à Liège; 610 à Verviers-Spa; 516 à Charleroi; 424 à Mons; 192 à Namur; 169 dans le groupe du littoral; 119 à Louvain; 45 à La Louvière; 59 à Malines; 57 à Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas; 89 à Courtrai-Roulers; 79 à Tournai-Péruwelz et 69 dans le groupe de Landen. Total 7,509 abonnés.

*
* * *

A la même date le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau était de 84 à Bruxelles-Vilvorde; de 18 à Anvers; de 5 à Gand; de 5 à Liège; de 15 à Verviers-Spa; de 1 à La Louvière et de 12 à Mons.

Dans les groupes téléphoniques de Tournai, de Landen, de Termonde, du littoral et de Courtrai, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

*
* * *

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés des réseaux téléphoniques et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Hasselt, à Middelkerke et à Bruxelles (central).

Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 41 à 44.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1890, à 800,269	}	augmentation : 72,997.
En 1891, à 875,266		
En 1892, à 900,955 augmentation : 27,667.		

soit un accroissement moyen de 50,500 par exercice et de 6 p. % environ d'une année à l'autre.

*
* * *

Les bureaux de dépôt de télégrammes établis aux bureaux des postes d'Anvers (Zurenborg), d'Ypres, d'Ans et de Spa, ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux étaient organisées, au 31 décembre 1892, au moyen de soixante-

quatre circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique, d'après le système Van Rysselberghe ; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,550 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, neuf circuits offrant un développement de 952 kilomètres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine ⁽¹⁾.

*
* *

Au 31 décembre 1892 les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 9 heures 55 minutes réparties entre vingt-trois abonnés.

*
* *

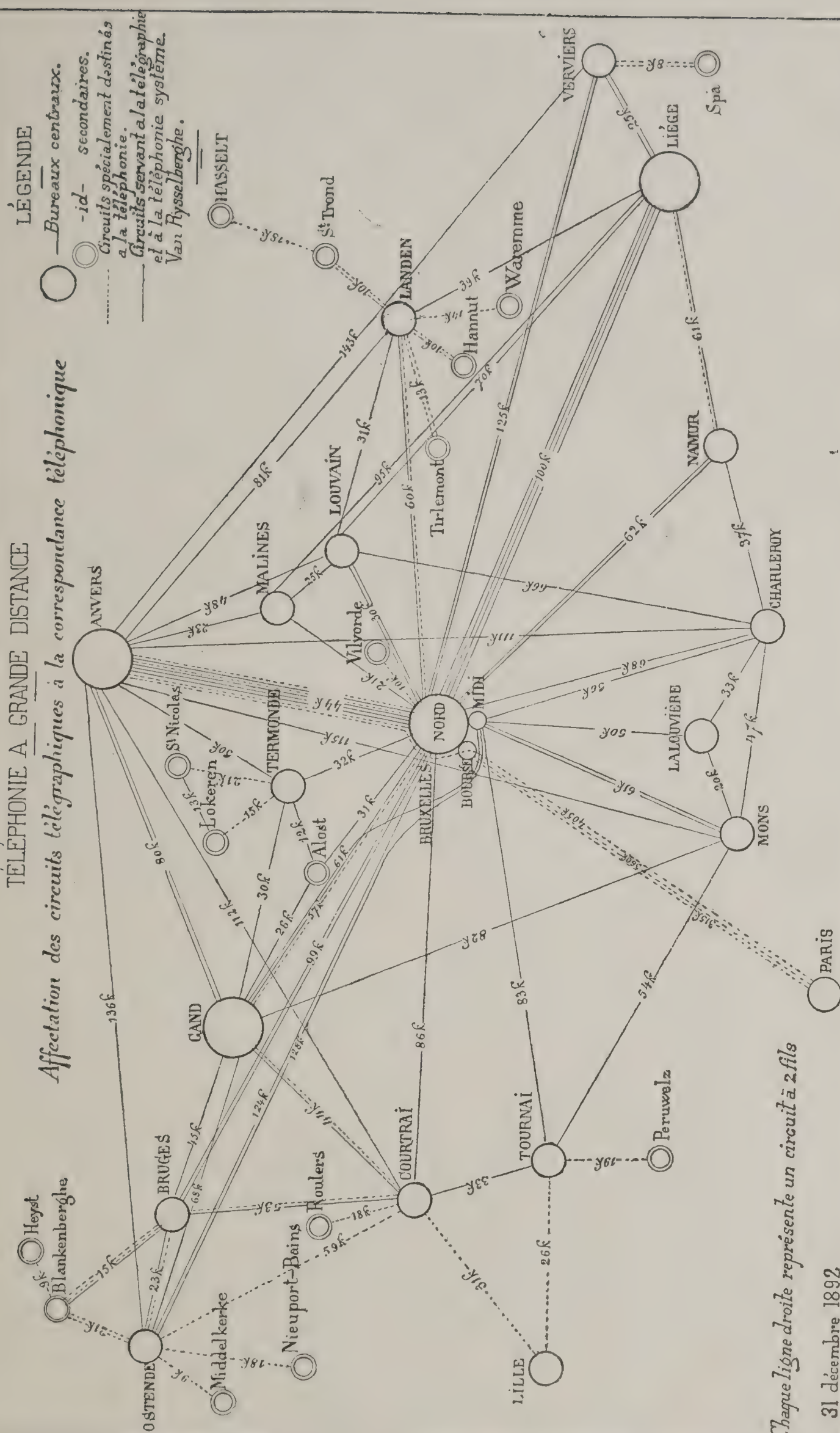
Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Hasselt	{	Bruxelles-Vilvorde, Anvers, Liège, Louvain, Tournai-Péruwelz.
Landen-Hannut- Hasselt-Saint-Trond- Tirlemont-Waremme	{	Gand, Namur, groupe du littoral, Charleroi, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Namur		Louvain, Gand.
Gand	{	Charleroi, La Louvière, Liège, Verviers-Spa, Malines.
Anvers		La Louvière.

(1) Voir la carte figurant ci-contre et l'annexe II.

TELEPHONE A GRANDE DISTANCE

Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique



Statistique comparative de l'exploitation interurbaine interne.

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Nombre de conversations	46,720	53,621	61,575	80,120	108,459	131,189
Recette (abonnements compris) .	49,488 50	56,343 50	65,172 »	88,398 66	125,415 12	156,818 46

Téléphonie internationale. — La convention du 31 août 1891, relative au service téléphonique franco-belge, a été mise en vigueur le 1^{er} avril 1892; elle institue trois tarifs couvrant respectivement les communications ordinaires de jour, celles de nuit et celles du régime de l'abonnement. Le premier tarif fixe à fr. 1-50 le prix de l'unité de conversation jusqu'à 50 kilomètres en ligne directe, avec une augmentation de 50 centimes par 100 kilomètres supplémentaires; le tarif de nuit accorde une réduction de 40 p. % sur les taxes de jour; le tarif des abonnements est basé sur une redevance mensuelle de 45 francs jusqu'à 50 kilomètres pour chaque période quotidienne de dix minutes d'usage, avec un accroissement de 15 francs par 100 kilomètres supplémentaires.

*
* *

Des conventions sont intervenues entre l'État et respectivement la Compagnie belge du téléphone Bell et M. Cahen, en vue de l'organisation du service téléphonique franco-belge dans les réseaux dont ils sont concessionnaires.

*
* *

Les taxes des communications téléphoniques Bruxelles-Paris ont été modifiées, conformément aux tarifs mentionnés dans la convention du 31 août 1891.

Un troisième circuit téléphonique a été mis en service entre Bruxelles et Paris.

Au 31 décembre 1892, il y avait à Bruxelles huit lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de Bruxelles (Bourse), en vue de la correspondance exclusive avec Paris.

A la même date, les séances d'abonnement Bruxelles-Paris étaient au nombre de vingt-neuf, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 40 minutes, réparties entre six abonnés.

*
* *

Le service téléphonique Anvers-Paris a été organisé et fonctionne d'une manière permanente le jour et la nuit.

Les communications peuvent s'échanger, savoir :

A. De Bourse à Bourse ;

B. Entre les établissements privés et les bureaux publics téléphoniques qui disposent d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau d'Anvers, d'une part, les établissements de tous les abonnés au réseau de Paris et aux réseaux annexes de Paris ainsi que les cabines publiques installées à la Bourse de Paris et aux bureaux centraux téléphoniques de Paris, d'autre part ;

C. Entre les établissements privés et les bureaux publics raccordés par simple fil au bureau central du réseau, à Anvers, d'une part, les cabines publiques de la Bourse de Paris et celles du bureau central de l'Avenue de l'Opéra, d'autre part.

De commun accord entre les administrations française et belge, provisoirement il n'est accordé des séances d'abonnement Anvers-Paris que pendant la période de nuit (de 9 heures du soir à 7 heures du matin, temps de Paris) ; cette mesure a été prise en vue de réserver, pendant la période de jour, l'unique circuit Anvers-Paris aux communications à taxe pleine.

Pour des raisons d'ordre technique, les raccordements à deux fils sont seuls appelés à la correspondance entre les domiciles des abonnés de Bruxelles et d'Anvers, d'un côté, ceux des abonnés de Paris, de l'autre.

*
* *

Les groupes téléphoniques de Bruxelles-Vilvorde, du littoral, de Tournai-Péruwelz, de Courtrai-Roulers et le réseau de Gand ont été mis en relation avec les réseaux téléphoniques de Lille, de Roubaix-Tourcoing et leurs réseaux-annexes.

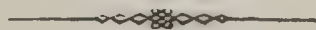
*
*

Le nombre des correspondances à taxe pleine s'est élevé de 50,521 en 1891, à 50,651 en 1892, soit un accroissement de 66.98 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint fr. 79,894-16, en augmentation de 57.82 p. % sur 1891.

Timbres-téléphone. Il a été créé deux nouveaux timbres-téléphone avec reçu, aux valeurs respectives de 50 centimes et de 90 centimes.

L'émission a eu lieu au 1^{er} avril 1892.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1892, trente-deux établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1892 et 1891.*

		1892.		1891.	
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 40 mots.	»	57.12	»	58.27
	41 à 45 —	70.86	23.74	68.44	23.02
	46 à 50 —	46.72	40.28	48.46	9.98
	21 à 30 —	9.44	6.24	9.73	5.78
	31 à 40 —	2.07	4.59	2.57	4.80
	41 à 50 —	0.58	0.50	0.64	0.61
	Au delà de 50 mots.	0.63	0.53	0.46	0.54
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.39		84.59	
	— complexes	44.06		43.98	
	— urgents	4.55		4.43	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.35	0.90	4.17	0.94
	Nouvelles de bourse	4.49	44.47	5.12	44.58
	Transactions commerciales.	40.38	57.26	38.47	52.49
	Correspondances de journaux	4.42	4.63	4.17	4.56
	Affaires privées.	52.66	28.74	54.37	30.43
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.81	44.57	45.79	44.21
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,737,372		3,041,656	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains	69.5	92.4	71.5
		Colis égarés ou dévoyés.	10.4		9.8
		Affaires diverses.	42.8		41.6
	Service du Télégraphe		4.7		4.2
		— de la Poste	2.8		2.8
		— de la Marine.	0.4		0.4
		100.»		100.»	

(1) Non compris 200,914 télégrammes en 1892 et 203,902 télégrammes en 1891, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° II. — Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers avec le groupe du littoral :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .	443 ⁽¹⁾
2 ^o — d'Ostende	— .	468 ⁽¹⁾
Anvers avec Liège	— .	444
— Namur	— .	406
— Tournai-Péruwelz	— .	427
— La Louvière	— .	94
Bruxelles-Vilvorde avec Lille-Donannoëullin-Séclin-Saint-Amand	Tournai .	409
— Roubaix-Tourcoing-Lannoy	— .	420
Charleroy avec Termondé-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	Bruxelles .	99 et 87 ⁽²⁾
2 ^o — de Termonde	— .	100 et 88 ⁽²⁾
— Gand	— .	113 et 125 ⁽²⁾
— Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	— .	116 et 123 ⁽²⁾
Courtrai-Roulers avec Mons	Tournai .	87
— — — Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	Gand . . .	70
2 ^o — de Termonde	— . . .	74
Gand avec Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme . . .	Bruxelles .	417
— Verviers-Spa	— .	482
— La Louvière	— .	407
— Tournai-Péruwelz	{ Courtrai . Bruxelles .	77 440
— Liège	Bruxelles .	457
— Malines	— .	78
— Namur	— .	419
— Lille-Donannoëullin-Séclin-Saint-Amand	Courtrai .	75
— Roubaix, Tourcoing-Lannoy	— .	86

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.
(2) Selon que l'on utilise les circuits C¹ ou C².

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	81
2 ^o — de Termonde	— .	82
La Louvière avec Tournai-Péruwelz.	Mons. . .	74
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Namur. . .	Bruxelles .	122
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.	— .	143
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec le groupe du littoral :		
1 ^o par le circuit de Bruges	— .	159
2 ^o — d'Ostende	— .	184
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	91
2 ^o — de Termonde	— .	92
Liège avec le groupe du littoral :		
1 ^o par le circuit de Bruges	— .	199 (1)
2 ^o — d'Ostende	— .	224 (1)
Liège avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	131
2 ^o — de Termonde	— .	132
Liège avec Tournai-Péruwelz	— .	183 (1)
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost . . .	Gand . . .	71
2 ^o — — — de Termonde.	— .	75
3 ^o — d'Ostende — d'Alost.	— .	94
4 ^o — — — de Termonde.	— .	98
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Courtrai. .	86
2 ^o — d'Ostende.	— .	92
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .	224 (1)
2 ^o — d'Ostende	— .	249 (1)
Littoral (groupe du) avec Lille-Donannoëullin-Séclin-Saint-Amand :		
1 ^o par le circuit d'Ostende	Courtrai. .	90
2 ^o — de Bruges	— .	84

(1) Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Roubaix-Tourcoing-Lannoy :		
1 ^o par le circuit d'Ostende	Courtrai et Lille.	401
2 ^o — de Bruges	id.	95
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	61
2 ^o — de Termonde	— .	62
Louvain avec Namur	— .	92
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	52
2 ^o — de Termonde	— .	53
— Tournai-Péruwelz	— .	404
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	92
2 ^o — de Termonde	— .	93
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	93
2 ^o — de Termonde	— .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	444
2 ^o — de Termonde	— .	445
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas .		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	456 ⁽¹⁾
2 ^o — de Termonde	— .	457 ⁽¹⁾
— Tournai-Péruwelz	— .	208 ⁽¹⁾
— Namur	Liège . . .	86

⁽¹⁾ Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

PARTIE D.

MARINE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1892.	Fin 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.
Bateaux à vapeur.	20	20	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école.	5	5	»
Embarcations à vapeur.	4	5	+ 1
Totaux . . .	56	55	+ 1
Canots	207	207	»

§ 2. PERSONNEL

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1892.	Fin 1891.	Différences pour 1892.
Fonctionnaires et employés	1,095	1,075	+ 20
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	186	185	+ 5
Totaux. . .	1,290	1,267	+ 25

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I et II, p. D.

Malgré le ralentissement du mouvement général des voyageurs, dû au mauvais état sanitaire, le trafic de la ligne d'Ostende-Douvres a encore progressé. Le chiffre total des voyageurs a été, en 1892, de 88,258, dépassant de 4,705 celui de 1891, lequel était, cependant, le plus élevé qui eût été atteint jusqu'alors.

Les relevés des billets vendus établissent comme suit la répartition des passagers :

Trafic anglo-belge	55,912 ;
Trafic de transit	32,326.

Comparativement à l'exercice 1891, il y a, en service anglo-belge, une diminution de 529 voyageurs, attribuée en partie à la cessation des transports d'émigrants entre l'Angleterre et Anvers. Mais il y a augmentation de 5,232 voyageurs en transit.

Toutefois, ces chiffres ne sont pas d'une exactitude rigoureuse, car de nombreux passagers portés dans le service anglo-belge effectuent en réalité un voyage de transit comme l'explique le compte-rendu de l'année dernière.

La recette totale de la ligne, y compris les produits extraordinaires et le subside du Gouvernement anglais, a été de fr. 1,007,198-49, en augmentation de fr. 37,501-24 sur celle de l'exercice antérieur. Le service des voyageurs intervient pour fr. 52,733-55 dans cet accroissement.

On peut se féliciter des résultats obtenus et les attribuer, sans conteste, aux efforts de toute nature faits, à l'étranger surtout, pour assurer le bon renom de notre ligne nationale.

A ce point de vue, la création d'agences pour la vente de billets a eu les plus heureux effets. Dans les villes où elles sont installées, ces agences, dont l'intérêt est stimulé par les commissions qui leur sont allouées, développent notablement le trafic par la voie d'Ostende-Douvres, sans diminuer en rien le débit de billets par les stations de chemin de fer. Combinées avec une publicité large et bien entendue, ces agences nous rendent, à l'étranger, des services signalés, et c'est à leur intervention que l'on doit une bonne part de l'augmentation de notre trafic de transit.

L'Administration des chemins de fer ne cesse de se préoccuper de la prospérité de notre ligne maritime, et cherche à y apporter toutes les améliorations possibles. Dans cet ordre d'idées, elle a mis en débit à Londres, à l'occasion des fêtes de Pâques, de Pentecôte et des Bank holidays, des billets d'excursion directs pour Bruxelles, ce qui dispense les voyageurs de devoir, comme antérieurement, se munir de nouveaux billets à Douvres.

Des voitures de 5^e classe ont été mises à la disposition des voyageurs de et pour l'Angleterre, entre Bruxelles-Ostende et retour, dans les trains nos 11, 74 et 104.

Le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, a procuré, pour l'année 1892, une recette de fr. 225,896-70. Le mouvement et la recette de 1892 présentent, sur les résultats de 1891, les différences ci-après :

	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
a. Colis postaux.	7,798	—	23,594	—	2,183	—
b. Petits colis.	856	—	—	8,597	—	1,060 22
c. Colis messageries	—	—	44,770	—	1,982 58	—
Service anglo-belge-suisse.	—	—	51,970	—	959 10	—

Les envois de finances et de colis-journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 192 et fr. 158-90.

Les transports de chevaux et d'équipages donnent de légères diminutions de recettes se chiffrant respectivement par fr. 240-90 et fr. 200-90, diminutions dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

En résumé, la situation du trafic des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, chevaux, etc., présente, pour 1892, un excédent de recettes d'environ 4,000 francs comparativement à l'exercice 1891.

Par suite des dispositions spéciales qui ont été prises, les colis de plus de 6 kilogrammes expédiés de Bâle à Londres par le train quittant Bâle à 9 h. 11 soir, sont remis aux destinataires le lendemain de leur acceptation au transport, soit 24 heures plus tôt que précédemment. De même les colis de moins de 6 kilogrammes pour les mêmes relations et qui sont remis au train quittant Bâle à 9 h. 20 matin, sont livrés aux intéressés le jour même de leur arrivée à Londres, c'est à dire le lendemain soir, alors qu'antérieurement ils ne leur étaient remis que le surlendemain matin.

2,202 traversées ont été effectuées en 1892, contre 2,197 en 1891.

Leur durée moyenne a été :

1^o Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 45 minutes ;

2^o Pour les deux grands paquebots construits en Écosse, de 5 heures 26 minutes ;

5^o Pour les trois grands paquebots construits par la Société anonyme « John Cockerill », à Seraing, de 5 heures 45 minutes.

La dépense d'exploitation a diminué de fr. 499,561-11, comparativement à l'exercice précédent; cette différence provient :

1^o de ce qu'en 1892, l'Administration n'a pas eu à s'imposer des dépenses

aussi importantes qu'en 1891, pour grosses réparations aux paquebots ;
2° de ce que l'exercice 1891 avait eu à supporter les indemnités dues aux familles des agents qui ont péri, en 1889, lors de la catastrophe de la malle « Comtesse de Flandre »,

et 5°, de ce qu'en 1892 le prix du combustible a été moins élevé.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une différence de fr. 556,862-55 en faveur de 1892.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 845-60 et a procuré une recette de fr. 457-40. En 1891, ces chiffres avaient été de fr. 1,074-82 et fr. 441-57.

En prenant pour base la distance de 115 kilomètres entre Ostende et Douvres, on obtient, pour chaque traversée, les résultats comparatifs suivants :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Coût par kilomètre.	7 55	9 55	— 2 00
Produit —	5 98	5 84	+ 0 14

Deux nouveaux paquebots de toute première vitesse ont été commandés, l'un à la Société « John Cockerill », à Seraing, l'autre à la firme « Denny Brothers et Co », à Dumbarton (Écosse). Ils entreront en ligne en 1895, et porteront à 7 le nombre de steamers à marche rapide qui assureront désormais le service entre Ostende et Douvres.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D.

En 1891, la dépense avait été de fr. 115,419-59; on constate, pour 1892, une diminution de fr. 2,886-59, par suite de la baisse du prix des combustibles.

Le tableau comparatif du mouvement, détaillé ci-après, fait voir qu'à l'exception des colis, tous les postes ont subi une augmentation sensible.

	Mouvement :		
	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Voyageurs	1,717,657	1,641,081	+ 76,576
Animaux	106,256	105,410	+ 846
Colis	5,897	5,535	— 1,656
Véhicules	69,556	62,795	+ 6,565
Coupons délivrés.	1,897,166	1,814,817	+ 82,549
Suppléments.	9,542	8,447	+ 895

La recette a progressé, de fr. 66,781-60 en 1891, à fr. 70,042-50.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à prendre un pilote, a été de 8,665, soit 271 navires de moins qu'en 1891.

Le tonnage général pour Anvers, qui avait été de 9,426,179 tonneaux en 1891, est descendu à 8,951,480 tonneaux.

Les recettes, dans les différents ports du pays, ont été en diminution de fr. 151,061-15 sur l'exercice précédent, conséquence du ralentissement général de la navigation; cette dépression a eu pour contre-coup de faire tomber la dépense à fr. 2,265,577-24, de fr. 2,401,245-05 qu'elle avait été en 1891, les pilotes, qui sont rémunérés d'après les recettes qu'ils procurent au Trésor, ayant touché un chiffre de remises inférieur à celui de 1891, par suite d'un nombre moindre de navires à conduire. II, p. D.

Le bateau-pilote, mis en adjudication en 1891 pour la station de Nieuport, est entré en service dans le courant de cette année.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

Les recettes du service des phares et fanaux ont fléchi de fr. 1,188,719-60 en 1891, à fr. 1,152,741-90, résultat qu'il faut attribuer au ralentissement de la navigation en 1892. II, p. D.

La dépense (fr. 205,245-15) est inférieure de fr. 27,126-09 à celle de 1891 (fr. 232,371-34); le budget de ce dernier exercice avait eu à supporter une charge extraordinaire de 26,000 francs pour le remplacement dans l'Escaut de deux ducs d'Albe enlevés par les glaçons pendant l'hiver 1890-1891.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette du service de la remorque, qui avait atteint fr. 25,562-65 en 1891, est descendue à fr. 20,019-10, donnant une différence en moins de fr. 5,543-55. II, p. D.

La dépense a été supérieure de fr. 18,122-70 à celle de l'année précédente, par suite de l'acquisition de nouvelles chaudières pour les deux petits remorqueurs.

Le règlement-tarif de ce service a été modifié de manière à permettre aux remorqueurs de faciliter aux navires, à un taux très modéré, l'entrée et la sortie du port de Nieuport; on aidera ainsi au développement de la navigation sur ce point de la côte.

§ 6. POLICE MARITIME.

Le ralentissement de la navigation a également influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 129,511-48 en 1891, elles sont tombées à fr. 121,551-54. II, p. D.

Par contre, la dépense qui s'était élevée à fr. 99,451-14 en 1891, a été inférieure à ce chiffre de fr. 4,585-95.

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées, en été, dans l'Escaut et la mer du Nord.

II, p. D. De fr. 47,455-85, en 1891, la dépense est montée pour ce service à fr. 53,410-51; cette différence est due à l'acquisition d'un nouveau petit canot à vapeur pour remplacer une embarcation du même genre condamnée par suite de son état de vétusté.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été fréquentées par 16 élèves en plus qu'en 1891 (110 au lieu de 94).

Il a été octroyé 28 bourses ou demi-bourses d'études aux élèves de ces écoles; soit 10 de moins qu'en 1891.

55 diplômes ont été conférés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1892.	1891.
Long cours	28	28
Cabotage	7	»

Il a été également délivré deux diplômes de patron-pêcheur.

11 élèves, — 6 de moins qu'en 1891, — ont suivi le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs.

26 élèves à Anvers et 54 à Ostende ont suivi aux écoles de navigation les cours spéciaux de machines à vapeur marines.

Il a été délivré un diplôme de mécanicien de 1^{re} classe et 4 diplômes de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. La dépense, qui était de fr. 25,785-45 en 1891, a subi une augmentation de fr. 554-14.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Cette surveillance a été exercée alternativement et d'une manière presque incessante par l'avisos « Ville d'Anvers » et le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende. »

Les élèves de l'école des mousses prennent part, tour à tour, aux croisières de ces bâtiments, à bord desquels ils sont embarqués par brigades de trente.

II, p. D. La dépense, fr. 195,991-52, a été supérieure de fr. 2,124-55 à celle de 1891.

§ 4. SAUVETAGE.

Aucun accident de mer ne s'étant produit sur la côte de Flandre, le service de sauvetage n'a pas eu à fonctionner.

Deux chaloupes de pêche échouées, ont été remises à flot par des remorqueurs d'Ostende.

La station de sauvetage de Heyst s/Mer, dont la création était annoncée dans le compte-rendu de 1890, a été inaugurée au commencement de 1892.

La dépense est supérieure de fr. 1,102-22 à celle de 1891 ; cette différence provient en partie de la formation des brigades de sauvetage pour les deux postes de la nouvelle station de Heyst.

II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les divers services de la Marine avaient procuré, en 1891, une recette de fr. 4,976,879-22 ; on constate, en 1892, une diminution de fr. 157,580-58.

II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, fr. 4,918,662-88 sont moindres qu'en 1891, de fr. 645,947-48.

II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 486,566-90 en faveur de 1892.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

La convention du 10 mars 1887, conclue pour une période de cinq ans et qui a fait l'objet de la loi du 14 août 1887, a pris fin le 13 juillet 1892.

III et IV, p. D.

Les annexes III et IV renseignent, pour la période finale du 1^{er} janvier au 13 juillet 1892, le mouvement des voyageurs et des marchandises, le taux du frêt à l'exportation et à l'importation, et les derniers avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires. On a reproduit, pour mémoire, les chiffres correspondants de 1891.

§ 2. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

La compagnie concessionnaire a expédié 16 steamers d'Anvers sur

l'Australie, qui ont emporté 29,750 tonneaux de marchandises et 555 émigrants. En 1891, elle avait effectué 17 voyages dans le même sens, embarqué 51,665 $\frac{1}{3}$ tonneaux de marchandises et pris 845 émigrants.

Huit navires, comme l'année précédente, ont fait retour d'Australie sur Anvers, important 4,275 $\frac{1}{4}$ tonneaux de marchandises contre 2,685 tonneaux en 1891.

A l'exportation, le taux moyen du frêt a fléchi de fr. 28-05 en 1891, à fr. 22-56 ; à l'importation, de fr. 128-65 en 1891, il s'est élevé à fr. 140-60.

Déduction faite des amendes, les concessionnaires ont touché les mêmes avantages pécuniaires que l'an dernier : 28,500 francs.



ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N^o I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1892 et 1891.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour 1892.	ANNÉES.		Différences pour 1892.	ANNÉES.		Différences pour 1892.
			1892.	1891.		1892.	1891.		1892.	1891.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	"	12,634	11,420	+ 1,214	116,343 63	103,934 "	+ 10,359 63
		2 ^e — .	"	"	"	26,576	25,789	+ 787	183,638 05	178,256 15	+ 5,381 90
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	314	291	+ 23	1,460 10	1,353 15	+ 106 95
		2 ^e — .	"	"	"	328	389	— 61	1,146 60	1,354 50	— 207 90
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	"	10,988 ⁽¹⁾	10,964 ⁽¹⁾	+ 24	81,585 90	81,407 70	+ 178 20
		2 ^e — .	"	"	"	21,090 ⁽¹⁾	20,690 ⁽¹⁾	+ 400	117,576 75	115,346 75	+ 2,230 "
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	7,536 ⁽¹⁾	7,342 ⁽¹⁾	+ 194	36,930 30	36,055 50	+ 874 80	
	2 ^e — .	"	"	"	8,772 ⁽¹⁾	6,650 ⁽¹⁾	+ 2,122	31,201 "	23,925 50	+ 7,275 50	
Location de malles spéciales			"	"	"	"	"	"	400 "	400 "	"
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.			30,965	29,569	+ 1,396	"	"	"	72,739 "	69,468 75	+ 3,270 25
Petites cabines			700	721	— 21	"	"	"	4,900 "	5,047 "	— 147 "
Grandes cabines.			1,385	1,154	+ 231	"	"	"	19,390 "	16,156 "	+ 3,234 "
Cabines spéciales			20	11	+ 9	"	"	"	560 "	308 "	+ 252 "
— de luxe			4	5	— 1	"	"	"	300 "	375 "	— 75 "
Ensemble.			—	—	—	88,238 ⁽²⁾	83,535 ⁽²⁾	+ 4,703	668,171 35	635,438 "	+ 32,733 35
Bagages Kilog.			258	232	+ 26	12,820	10,970	+ 1,850	898 20 ⁽³⁾	774 20 ⁽³⁾	+ 124 "
Chevaux Têtes.			"	"	"	26	32	— 6	1,013 90	1,284 80	— 240 90
Chiens —			"	"	"	"	87	— 87	"	404 55	— 404 55
Voitures Nombre.			"	"	"	1	3	— 2	40 15	241 05	— 200 90
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.		"	"	"	2,420	2,036	+ 384	1,210 "	1,018 "	+ 192 "
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.			"	"	"	86,020	81,390	+ 4,630	2,580 60	2,441 70	+ 138 90
Colis postaux	de 3 kilog. et moins.		191,545	184,681	+ 6,864	574,635 ⁽⁴⁾	554,043 ⁽⁴⁾	+ 20,592	47,886 25	46,170 25	+ 1,716 "
	de 3 à 5 kilog.		8,654	7,720	+ 934	25,962 ⁽⁴⁾	23,160 ⁽⁴⁾	+ 2,802	4,327 "	3,860 "	+ 467 "
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins.	117,530	117,371	+ 159	352,590 ⁽⁴⁾	352,113 ⁽⁴⁾	+ 477	30,865 45	30,840 30	+ 25 15
		de plus de 5 à 10 kilog. —	43,173	42,496	+ 677	302,211 ⁽⁵⁾	297,472 ⁽⁵⁾	+ 4,739	27,128 35	26,708 20	+ 420 15
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	920,424 ⁽⁶⁾	934,037 ⁽⁶⁾	— 13,613	53,545 85	55,051 37	— 1,505 52
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	1,650,095	1,605,325	+ 44,770	50,364 45	48,382 07	+ 1,982 38
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.			"	"	"	133,550	101,580	+ 31,970	4,006 50	3,047 40	+ 959 10
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	2,019 55	604 65	+ 1,414 90
Subside du Gouvernement anglais fr.			"	"	"	"	"	"	113,110 89 ⁽⁷⁾	113,430 71 ⁽⁷⁾	— 319 82
Totaux. fr.									1,007,198 49	969,697 25	+ 37,501 24

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Ces sommes diffèrent d'après le cours, à la Bourse, de la livre sterling.

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1892 et 1891.

SERVICES.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,007,198 49	969,697 25	+ 37,501 24
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	70,042 30	66,781 60	+ 3,260 70
Pilotage	2,467,945 51	2,599,006 66	— 131,061 15
Phares et fanaux	1,132,741 90	1,188,719 60	— 55,977 70
Remorque sur la côte de Flandre . .	20,019 10	23,362 63	— 3,343 53
Police maritime.	121,551 34	129,311 48	— 7,760 14
Hydrographie.	»	»	»
Écoles de navigation.			
Pêche maritime.			
Sauvetage			
Totaux. . . . fr.	4,819,498 64	4,976,879 22	— 157,380 58

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	504,720 48	1,357,297 48	1,862,017 96	496,824 11	1,864,554 96	2,361,379 07	— 499,361 11
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	64,571 48	47,961 52	112,533 »	63,884 22	51,535 17	115,419 39	— 2,886 39
Pilotage	2,071,289 29	192,087 95	2,263,377 24	2,183,284 85	217,960 20	2,401,245 05	— 137,867 81
Phares { Éclairage de la côte .	23,869 45	19,810 59	43,680 04	23,528 84	19,007 15	42,535 99	+ 1,144 05
et fanaux. { — de l'Escaut.	124,227 88	37,337 23	161,565 11	125,364 43	64,470 82	189,835 25	— 28,270 14
Remorque sur la côte de Flandre . .	28,140 13	30,502 51	58,642 64	26,967 30	13,552 64	40,519 94	+ 18,122 70
Police maritime.	80,948 48	13,896 71	94,845 19	85,549 98	13,881 16	99,431 14	— 4,585,95
Hydrographie	31,442 28	21,968 03	53,410 31	32,161 23	15,272 60	47,433 83	+ 5,976 48
Écoles de navigation.	19,895 92	6,441 65	26,337 57	18,520 04	7,263 39	25,783 43	+ 554 14
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	133,795 15	62,196 17	195,991 32	131,019 »	62,847 99	193,866 99	+ 2,124 33
Sauvetage et stations de signaux . .	40,018 87	6,243 63	46,262 50	32,462 48	12,697 80	45,160 28	+ 1,102 22
Totaux fr.	3,122,919 41	1,795,743 47	4,918,662 88	3,219,566 48	2,343,043 88	5,562,610 36	— 643,947 48
Recettes totales . . fr.		4,819,498 64			4,976,879 22		— 157,380 58
Dépenses —		4,918,662 88			5,562,610 36		— 643,947 48
Excédent { de dépenses . . . fr.		99,164 24			585,731 14		{ — 486,566 90
de recettes . . . fr.		»			»		

N° III. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2m³,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (de 1m³,14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).							
1891	50	197,472	3,949	115,670	2,313	40,904	818
1892	27	104,051	3,854	60,350	2,235	22,921	849
A l'importation.							
1891	50	197,472	3,949	154,984	3,099	14,314	286
1892	27	102,755	3,805	88,093	3,263	6,549	241
Exportation et importation réunies.							
1891	100	394,944	3,949	270,654	2,706	55,218	552
1892	54	206,806	3,830	148,443	2,749	29,440	545

TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Pour l'exportation.																		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 16	21 79	16 28	19 83	21 51	19 58	18 11	19 29	21 99	25 91	25 33	23 42	19 58	17 16
Pour l'importation.																		
31 47	36 54	46 09	44 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	25 46	21 73	21 22	21 08	17 59	18 49	25 10	23 26	20 20	20 20

N^o IV. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1891	100	4,213 50	361,471 42	»	365,384 62	3,653 84
1892	54	1,923 97	202,691 41	5,300	199,315 38	3,691 02

Despatch No.

U. S. LEGATION,

July 12

5

Lieut. FORTY W. II.

4th ~~CA~~ Cavalry.

Millican, Haché.

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHEMINS DE FER
POSTES TÉLÉGRAPHES
MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1893

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE, DU TRAVAIL ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]

PARTIE A
CHEMINS DE FER



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,

SUCCESSEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21.

1894

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1893.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1893.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie,
du Travail et des Travaux publics,*

DE BRUYN.

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	PAGES
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées	A, 1
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.	A, 2

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II, XIII, XIV et XVIII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation — Ressources et charges	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VII ^{bis} , VIII, IX et X »
§ 3. Bilan ou situation générale	A, 6	I, II, IV, VI, VII, IX, X et XXII »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A, 8	III »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A, 9	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 9
Personnel	A, 11
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 12

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

		PAGES
XIV de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1895	A, 15
XIV »	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1895	A, 16
	§ 3. Signaux	A, 17
	§ 4. Passages à niveau	A, 17
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
	§ 7. Stations	A, 19
	§ 8. Rails	A, 20
	§ 9. Billes et traverses	A, 22
XXII »	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1895	A, 24

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux. A, 25

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustible.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XV et XVI »	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 27
XV, XVI, XVII, XVIII et XIX »	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 50
	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 50
XX »	§ 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 52
	§ 6. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 55
XX »	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 55
	§ 8. Parcours des trains	A, 54
	§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 54
	§ 10. Achat de combustibles.	A, 55
	§ 11. Consommation de combustibles	A, 56
XX »	§ 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 56
	§ 13. Éclairage.	A, 57

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 59	—
§ 15. Graissage.	A, 59	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40	XXIII, XXIV et XXV de la partie A

II. Améliorations et innovations introduites dans le
service de la traction et du matériel A, 41

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 45	VII	»
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47	XI	»
§ 5. Produits extraordinaires	A, 48	XII	»
§ 4. Produits divers	A, 49	X	»
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49		
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 50		

II. Améliorations et innovations apportées dans le
service des transports A, 52

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52
§ 2. Voyages circulaires	A, 54
§ 5. Tarifs pour marchandises	A, 55

B. Améliorations et innovations apportées dans le service
des trains.

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 65
§ 2. Trains de marchandises	A, 66

C. Améliorations et innovations apportées dans le service
du matériel. A, 68

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 69	XXVI	»
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux déraillements et aux collisions de trains	A, 71	XXVI	»
§ 5. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 71	XXVII	»
Personnes tuées depuis 1855.	A, 74		

IV. Contraventions A, 74

5^e SECTION.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

PAGES.

XXXIX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 75
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 76
XXX »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 76
XXX »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 77

II.

XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 78
--------	---	-------

III.

XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 79
---------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 80
XXXIII »	§ 2. Bagages	A, 81
XXXIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 81
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 82
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 82
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 82
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 85
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 85
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 85

V.

XXXIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 85
----------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXII, XXXIII »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 85
-----------------	--	-------

VII.

XXXIV »	PERSONNEL	A, 86
---------	---------------------	-------

VIII.

XXXV »	ACCIDENTS	A, 86
--------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 87
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 88
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

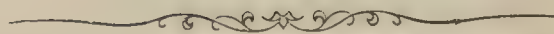
CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

	PAGES.
N ^o I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin 1895	A, 94
» II. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1895.	A, 96
» III. Compte de l'exploitation. Exercice 1895	A, 98
» IV. Compte financier. Exercice 1895. — Charges et ressources.	A, 98
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation rectifiés d'après les résultats définitifs	A, 100
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 101
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.	A, 102
» VII ^{bis} . Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs. — Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant	A, 104
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1895 et 1892	A, 106
» IX. Répartition et encaissement des recettes brutes.	A, 108
» X. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1895.	A, 110
» XI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises	A, 112
» XII. Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI	A, 114
» XIII. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	A, 116
» XIV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
» XV. Importance du matériel de traction en 1895.	A, 119
» XVI. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions	A, 120
» XVII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur, d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes	A, 125
» XVIII. Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent »	A, 124
» XIX. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur « argent »	A, 125
» XX. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1895	A, 126

	PAGES.
N° XXI. Consommation de charbon des locomotives en 1895 et 1892.	A, 128
» XXII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 129
» XXIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 150
» XXIV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 152
» XXV. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1895. (Dépôts)	A, 158
» XXVI. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de per- sonnes y relatifs. Année 1895	A, 144
» XXVII. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1895	A, 146
» XXVIII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jus- qu'au 31 décembre 1895	A, 150

5^e SECTION.**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.**

N° XXIX. Développement des lignes, à la fin de 1895	A, 160
» XXX. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccorde- ments industriels, à la fin de 1895.	A, 161
» XXXI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1895	A, 162
» XXXII. Parcours kilométriques des trains en 1895	A, 165
» XXXIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'explo- itation en 1895.	A, 165
» XXXIV. Personnel. Effectif, à la fin de 1895	A, 169
» XXXV. Accidents survenus aux personnes en 1895	A, 171



PARTIE A.



CHEMINS DE FER.

1^{er} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION
(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrain et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CREDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 1 ^{er} septem. 1893 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1893 :				Sommes dépensées au 31 décembre 1892. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1893. 10
				Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8		
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,200,000 »	36,357 37	800 »	5,294 72	27,113 37	33,208 09	13,135,437 35	13,168,645 44
Audenarde à Orroir	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	169,905 24	111 »	3,905 92	19,333 35	23,350 27	1,830,192 11	1,853,542 38
Wanlin à Anseremme. Commu- nauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordem ^t vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	2,564,430 84	32,596 34	12,198 72	1,452,431 64	1,497,226 70	1,638,236 95	5,135,453 65
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	1,322,132 98	19,334 94	247,320 30	700,010 68	966,665 92	231,113 56	1,197,779 48
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	800,000 »	12,484 46	8,154 13	224,350 21	244,988 80	532,717 87	777,706 67
Aubel à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	800,000 »	8,869 96	45,130 18	450,000 »	503,800 14	245,481 22	749,281 36
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,900,000 »	15,900 48	700,819 68	669,949 55	1,386,669 71	400,879 20	1,787,548 91

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les Sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

MM. Cousin et frères, que la Société s'est substituée, avec l'agrément du Gouvernement, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la Convention-loi des 21 juillet et 25 août 1883, ont livré ces trois lignes à l'État.

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1893, à. fr. 11,906,898 45

L'État a payé, en outre, pour primes de rails 57,542 49

Ensemble. . . fr. 11,964,240 94

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

L'étendue des lignes *exploitées* par l'État, fin 1893, est de 3,280 kilomètres ⁽¹⁾, dont :

- A) 1,471 kilomètres construits et parachevés à charge du Trésor;
- B) 1,443 kilomètres rachetés à des concessionnaires;
- C) 323 kilomètres appartenant à des concessionnaires.

Le capital engagé au 31 décembre 1893 s'élève à fr. 1,584,219,977 49

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1892, *y compris les lignes en voie de construction*, à fr. 1,370,184,584 61

Les dépenses faites au cours de 1893 sont les suivantes :

Pour travaux de parachèvement	fr. 7,236,748 74
et pour les intérêts intercalaires	117,418 07
Pour extension du matériel d'exploitation	1,966,352 08
Pour les lignes en construction	4,599,351 27
et pour les intérêts intercalaires	115,522 72
	14,035,392 88

Soit, capital appliqué *conforme* (annexe II) fr. 1,584,219,977 49

(1) Y compris 14 kilomètres en service commun et 29 kilomètres parcourus en transit (voir annexe XIV).

D'autre part. . . fr. 1,584,219,977 49

En se plaçant au point de vue du **capital utile** grevant le compte d'exploitation de l'exercice 1893, du chef des intérêts et de l'amortissement, *il faut en déduire* :

1° Les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution, y compris les intérêts intercalaires (annexe II),

soit fr. { capital 9,645,280 07 }
 { intérêts intercalaires 419,485 25 } 10,064,765 52

attendu que les produits encaissés ne doivent faire face aux charges dérivant du capital, qu'au fur et à mesure de la mise en exploitation des lignes;

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect, soit (annexe II). fr. 5,884,585 58

15,949,350 70

ce qui a pour conséquence de faire ressortir à fr. 1,568,270,626 79

le **capital utile** servant de base aux charges.

Ce capital ne s'élevait au 31 décembre 1892, qu'à fr. 1,558,999,586 19

Du chef des dépenses faites en 1893, *il faut y ajouter* :

pour travaux de parachèvement fr. 7,256,748 74 }
pour intérêts intercalaires y relatifs 117,418 07 } 7,354,166 81
enfin pour extension du matériel d'exploitation . . . fr. 1,966,552 08

Ensemble. . . fr. 1,568,520,105 08

dont *il faut déduire* le produit des *immeubles réalisés* au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit fr. 49,478 29

Capital utile conforme (annexe XIII) fr. 1,568,270,626 79

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION. — RESSOURCES ET CHARGES.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, comprend : d'une part, les recettes encaissées du chef des transports de toute nature ainsi que les produits indirects; d'autre part, les dépenses imputées sur le budget, pour l'exploitation du réseau. Ce compte accuse les résultats suivants :

Recette brute de 1893 (*Moniteur* du 11 mai 1894) . fr. 145,547,158 99

Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des recettes brutes. fr. 4,789,256 27

Reste pour les lignes de l'État (annexe IX) . . . fr. 140,757,882 72

Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.) (annexe X) . fr. 61,769 64

Recette totale fr. 140,819,652 56

D'autre part. . . . fr.	140,819,652 56
L'année précédente, le Trésor a perçu (annexe VIII). fr.	136,158,223 02
Soit en plus en 1895 fr.	4,661,429 54

Dépenses d'exploitation de 1893, arrêtées approximativement (annexe VIII) fr.	81,969,546 18
Dépenses arrêtées définitivement pour 1892 (annexe VIII) fr.	82,480,428 76
<i>Diminution</i> en 1895 fr.	511,082 58
Les recettes ayant donné une augmentation de . . . fr.	4,661,429 54
Il en résulte que pour l'exercice 1893, le produit net de l'exploitation a été <i>supérieur</i> , à celui de 1892, de . fr.	5,172,511 92

Pour couvrir les **charges d'intérêt et d'amortissement**, les comptes de 1895 accusent les ressources suivantes :

Recette nette (annexe III) fr.	63,639,562 45
L'intérêt en compte courant, proportionnellement au temps (différence entre les sommes encaissées et celles payées par le Trésor) se chiffre au montant de . . . fr.	1,115,692 54
Ensemble . . . fr.	64,755,254 79

Et en y ajoutant les intérêts en compte courant du *solde actif total*, rectifié fin 1892, s'élevant à fr. 167,086,704-41, — soit. fr.

<i>L'actif chiffré</i> de 1893 serait de (annexe IV). . . . fr.	70,601,289 44
Déduction faite des charges du capital utile, soit (annexe IV).	55,111,501 75
L'excédent de l'année ressortit à ⁽¹⁾ fr.	15,489,987 69
et y compris le solde rectifié, fin 1892 ⁽¹⁾	167,086,704 41
Le solde actif (annexe VII) atteindrait fr.	182,576,692 10

En faisant abstraction des intérêts réciproques, c'est-à-dire en basant la situation exclusivement sur la comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation, l'on constate :

Recettes nettes. fr.	63,639,562 45
Charges financières ⁽²⁾	55,045,533 26
D'où un solde actif pour l'exercice considéré de. . . fr.	8,594,229 19
Et si l'on y ajoute les soldes antérieurs, soit ⁽²⁾ . . .	40,906,603 18

l'encaisse de l'exploitation au 31 décembre 1893, est de ⁽²⁾. fr. 49,500,852 37
et se réduirait encore notablement s'il était tenu compte des sommes payées

⁽¹⁾ Pour les soldes antérieurs, voir les annexes V et VII.

⁽²⁾ Voir annexes IV et VII^{bis}.

par le Trésor, depuis l'origine, aux fonctionnaires et agents pensionnés.

Cette encaisse est indépendante des sommes consacrées à l'amortissement des capitaux, aux approvisionnements réalisés sur le budget de l'exploitation et aux travaux de parachèvement imputés sur les mêmes crédits (voir page 8).

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — à l'exclusion de celui correspondant aux lignes concédées dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II) :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. II). . . fr.	1,097,207,754 72	
2° Matériel de traction et de transport (tabl. II) .	287,012,242 77	
		1,384,219,977 49

b) Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) . . . fr.	11,090,438 79	
---	---------------	--

c) *Approvisionnements* en dépôt (annexe XXII) :

Au 31 décembre 1892. fr.	24,990,429 27	} 24,296,656 65
Diminution en 1893 de .	693,772 62	
par suite de variations dans les quantités et les prix.		

d) *Intérêts de l'excédent* des recettes sur les dépenses d'exploitat^{on} (ann. VII):

Au 31 décembre 1892. fr.	25,327,444 31	} 26,441,136 65	
Pour l'exercice 1893 (1) .	1,113,692 54		

e) *Intérêts des soldes accumulés*, toutes charges réglées (annexe VII) :

Au 31 décembre 1892. fr.	107,719,565 20	} 113,567,597 85	
Pour l'exercice 1893 (1) .	5,848,054 65		

f) *Recettes brutes de l'exploitation*, non compris les produits divers :

Au 31 déc. 1892. fr. (2)	3,163,158,956 76	} 3,310,686,075 75	} 3,315,625,155 68
Pour l'exercice 1893. (2)	145,547,158 99		

g) *Produits divers* encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :

Au 31 déc. 1892. fr. (3).	4,877,510 29	} 4,939,079 93	
Pour l'exercice 1893. (3).	61,769 64		

Total de l'actif (annexe I). . . . fr. 4,875,240,763 11

(1) Voir annexe IV.

(2) — annexe IX.

(3) — annexe X.

Passif. Amortissement des capitaux engagés pour le	
premier établissement du chemin de fer (annexe II) . . .	77,664,185 15
Capital restant à amortir.	1,506,555,792 54
Montant égal au capital de premier établissement . fr.	1,584,219,977 49

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :

Au 31 décembre 1892. fr.	1,089,088,188 02	
Pour l'exercice 1893 :		
Capitaux unifiés fin 1886. ⁽¹⁾	46,067,565 26	1,158,844,265 01
— dépensés depuis. ⁽²⁾	5,688,511 75	
<i>Parts de recettes versées aux Sociétés</i>		
dont l'État exploite les lignes :		
Au 31 décembre 1892. fr.	168,921,271 46	173,710,527 75
Pour l'exercice 1893 ⁽²⁾ .	4,789,256 27	
<i>Loyer annuel de la ligne de Spa à la</i>		⁽⁴⁾ 1,524,840,850 14
frontière Grand-Ducale :		
Au 31 décembre 1892. fr.	10,146,538 83	10,646,538 83
Pour l'exercice 1893 ⁽²⁾ .	500,000 "	
<i>Sommes bonifiées aux Compagnies</i>		
concessionnaires pour transports en		
service, ayant transité par leurs lignes		
avant 1885 ⁽³⁾	1,639,518 57	

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails ⁽⁴⁾ :

Au 31 décembre 1892. fr.	460,625 87	478,125 87
Pour l'exercice 1893 . .	17,500 "	

Intérêts en compte courant au profit du Trésor ⁽⁴⁾ :

a) Pour liquidations de parts de recettes :			(4) 6,932,674 77
Au 31 décembre 1892 . fr.	1,855,276 85	}	6,454,548 90
Pour l'exercice 1893. . .	48,468 49		
b) Pour soldes passifs accu-			
mulés de 1859 à 1858 . . .	4,570,805 56		

Dépenses d'exploitation ⁽⁵⁾ :

Depuis l'origine jusque fin 1892. . . . fr.	1,859,514,126 99	1,941,285,475 17
Pour l'exercice 1893	81,969,546 18	

Total du passif (annexe I) fr. 4,657,276,975 57

⁽¹⁾ Voir annexe VIII du Compte rendu de 1887.
⁽²⁾ — annexe IV.
⁽³⁾ — note ⁽¹⁾, page 12 du Compte rendu de 1889.
⁽⁴⁾ — annexe VII.
⁽⁵⁾ — annexe VI.

Report du passif. . . fr. 4,657,276,975 57

Balance :

1 ^o <i>Prélèvements</i> faits sur les budgets de l'exploitation :		
a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (<i>voir</i> à l'actif) fr. ⁽¹⁾ 11,090,458 79	}	217,963,787 54
b) Renouvellement des approvisionnements ⁽¹⁾ 24,296,656 65		
2 ^o <i>Soldes actifs</i> accumulés (annexe VII) :		
Au 31 décembre 1892. fr. 167,086,704 41	}	182,576,692 10
Pour l'exercice 1893 . . 15,489,987 69		
Total égal à l'actif. fr. 4,875,240,763 11		

En ajoutant à la somme de fr. 217,963,787-54 figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 71,779,599-77 d'amortissement (annexe II), le solde s'élèverait au montant total de fr. 289,743,387-31.

Mais, comme la remarque en a été faite précédemment : « Pour faire ressortir le *réel bénéfice* propre à l'exploitation, il faut faire abstraction de certains intérêts qui ne sont renseignés, en compte courant avec le banquier, *que dans l'unique but de placer le chemin de fer de l'État dans la même situation qu'une exploitation concédée*, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau. »

Donc, si l'on déduit ces intérêts chiffrés à fr. 153,075,859-75 ⁽²⁾, le solde actif se réduit à fr. 156,667,527-58 et se décompose comme suit :

Parachèvements sur le budget ordinaire fr.	11,090,458 79
Renouvellement des approvisionnements	24,296,656 65
Encaisse de l'exploitation (page 5)	49,500,852 37
Amortissement des capitaux.	71,779,599 77
	156,667,527 58

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Le revenu des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer de l'État, sans tenir compte des intérêts des soldes actifs, aboutit aux résultats suivants :

Les recettes nettes (page 5), c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, se sont élevées à fr. 63,639,562 45

Mais de ce montant il faut déduire les parts de recettes et le loyer payés aux sociétés dont l'État exploite les lignes, soit 5,289,256 27

Il reste donc pour les charges d'intérêt et d'amortissement du capital utile. fr. 58,550,306 18

⁽¹⁾ Voir annexe XXII.

⁽²⁾ Actif : 26,441,156-65 + 113,567,597-83 — passif : 6,952,674-77 = 153,075,859-75.

Le *capital utile* fin 1892, était de fr. 1,558,999,586 »

Dans le courant de 1893, il a été dépensé pour les lignes mises en exploitation au cours de l'exercice une somme de 9,520,519 francs qui, réduite de moitié à raison de la date moyenne de mise en exploitation, correspond à . fr. 4,660,259 »

D'où un *capital moyen utile* de fr. 1,563,659,845 »

La recette nette, par rapport à ce capital moyen, représente donc 4,28 p. %. Ce revenu, en 1892, a été de 4.36 p. %.

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1893, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (annexe IX).	. . . fr.	145,547,438 99
Produits divers (annexe X)		61,769 64
Ensemble.	 fr.	145,608,908 63
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	 fr.	81,969,546 18

Le coefficient pour 1893 est donc de 56,29 p. %; il était en 1892, de 58,90 p. %. Pour les années antérieures, voir annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1893 et 1892 :

		1893.	1892.
Par kilomètre exploité ⁽¹⁾ .	Recettes brutes fr.	44,410 55	42,936 51
	Dépenses d'exploitation . . .	25,000 56	25,178 44
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . . .	21,535 51	19,556 02
	Charges financières.	16,808 88	16,601 88
Par train-kilomètre.		Fr.	Fr.
	Recettes brutes	3.6407	3.5525
	Dépenses d'exploitation . . .	2.0495	2.0832
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . . .	1.7652	1.6180
	Charges financières.	1.3779	1.3736
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.3367	3.2610
	Dépenses d'exploitation . . .	1.8783	1.9124
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . . .	1.6178	1.4853
	Charges financières	1.2629	1.2609

⁽¹⁾ Y compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 17.

⁽²⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris page 5 et sous les lettres *a*, annexe V.

Par véhicule - ki- lomètre chargé.	{	Recettes brutes	0.3174	0.3119
		Dépenses d'exploitation	0.1787	0.1829
		Ressources de l'année (1)	0.1539	0.1420
		Charges financières.	0.1201	0.1206

L'ensemble des produits de l'exploitation, groupés par nature de trains, est le suivant.

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1893.	1892.
Voyageurs de toutes catégories . fr.	47,123,591 84	46,543,225 46
Tickets d'entrée dans les stations. .	163,308 70	155,546 10
Bagages	1,596,002 77	1,239,631 41
Colis journaux	61,658 70	37,977 50
Colis par exprès (services intérieur et mixtes).	1,191,049 39	1,184,979 17
Petits paquets (services internatio- naux)	2,185,174 90	2,075,134 31
Finances	254,378 59	252,984 36
Équipages	69,061 54	66,150 47
Chevaux	194,931 55	177,646 98
Produits extraordinaires (dépôt de bagages, location de buffets, droit d'affi- chage, remise à domicile de colis pos- taux et non postaux, etc.) (2). . . .	448,424 85	442,850 90
Totaux. . . fr.	<u>53,067,582 85</u>	<u>51,976,126 66</u>

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) fr.	6,220,583 41	6,188,880 »
Grosses marchandises	81,856,771 18	78,290,858 »
Chevaux et bestiaux.	1,343,596 83	1,224,460 21
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (3)	3,058,604 74	2,883,879 14
Totaux. . . fr.	<u>92,479,556 16</u>	<u>88,588,077 35</u>
Ensemble, sans distinction de trains, fr.	<u>145,547,138 99</u>	<u>140,564,204 01</u>

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant repris page 5, et sous les lettres a, annexe V.

(2) Voir détails p. 48.

(3) Voir détails p. 49.

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition y relative des produits indiqués ci-dessus, donnent les résultats ci-après :

Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{	de voyageurs . . km.	1893. 25,028,958	1892. 22,955,407
		de marchandises . . .	16,966,532	16,639,115
Parcours kilométriques des véhicules chargés ⁽²⁾	{	de voyageurs . . km.	165,202,890	168,215,585
		de marchandises . . .	295,555,400	282,738,827
Produit par train-kilomètre	{	de voyageurs. . . fr.	2.3044	2.2644
		de marchandises . . .	5.4508	5.3241
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . fr.	0.3212	0.3089
		de marchandises . . .	0.3151	0.3136

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

Nombre moyen de voitures et wagons chargés par ⁽³⁾	{	train de voyageurs . . .	1893. 7.40	1892. 7.52
		— de marchandises. .	17.73	17.47

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1893.	1892.
Fonctionnaires et employés.		6,544	6,482
Agréés		1,468	1,455
Ouvriers {	permanents	54,145	54,146
	en régie	797	818
Total. . .		42,952	42,881

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 54).
(2) Sur le réseau de l'État: dans les trains de l'État pour le trafic et dans quelques trains étrangers.
(3) Voir détails page 55.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution.

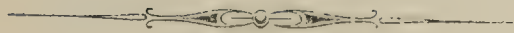
	1893.	1892.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,206,554 65	2,177,923 25
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	1,845,118 71	1,844,201 09
D'où un excédent de ressources de fr.	361,435 94	333,722 16
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	11,733,936 78	11,400,214 62
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	12,095,572 72	11,733,936 78

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1893.	1892.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de fr.	9,118,575 28	8,739,792 29
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	70,394 97	74,172 89
Capital engagé. fr.	9,188,970 25	8,813,965 18
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 35,150 affiliés et à leurs ayants droit, de .	2,906,402 47	2,919,971 60
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	12,095,572 72	11,733,936 78

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1893	1892	1893	1892
Termes de pensions.	Ouvriers	832	772	364,343 80	351,423 49
	Veuves.	1,868	1,804	557,775 »	535,195 89
	Orphelins.	128	124	19,736 32	17,877 35
	Ascendants.	33	33	2,652 »	2,753 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	52	50	7,889 38	8,441 77
	Veuves.	330	341	45,555 07	46,019 94
	Orphelins.	32	34	2,491 06	2,689 53
Secours temporaires aux ouvriers		14,303	14,309	476,916 31	491,833 26
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				350,859 49	369,332 82
Frais de funérailles				14,685 58	15,180 »
Bonifications d'intérêts et frais généraux				2,214 70	3,454 04
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 12. fr.				1,815,118 71	1,844,201 09



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1893.

MÈTRES COURANTS :				
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	{ directement par l'État	655,503	418,667	774,170
	{ à forfait pour compte de l'État.	45,120	684,277	696,397
Lignes rachetées par l'État.		491,977	950,673	1,442,650
Longueur du réseau de l'État		1,162,600	1,750,617	2,913,217
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer		457,774	465,634	323,408
Sections appartenant à des compagnies	{ exploitées en commun avec l'État . . .	2,282	41,872	44,154
	{ empruntées en transit par l'État . . .	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XIV) (1)		1,323,656	1,955,873	3,279,529

dont 142.502 mètres affectés au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne, on arrive à
un développement, en voies simples, de 4,603^{km},185
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 2,036 ,916
l'étendue totale, en voies simples, est de 6,640^{km},101

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des voies principales se subdivise comme suit :

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m,30.

		Longueur.	En p. ‰.		
Pentes et rampes . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,210,753	48.54	
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre. .	856,766	18.50
			10 — 15 — — . .	453,759	9.92
			15 — 20 — — . .	276,383	6.04
	{	20 — 30 — — . .	33,177	0.77	
	{	au-dessus de 50 millimètres par mètres	843	0.02	
Paliers		759,774	16.61		
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIV).		29,750	»		
		4,603,185	100. »		
Alignements droits		2,990,535	65.59		
Courbes à rayon . .	{	de 200 mètres et moins	19,568	0.42	
		{	200 à 300 mètres.	38,064	1.27
			300 à 500 —	323,606	7.08
			500 à 700 —	170,740	3.73
	{	700 mètres	1,011,122	22.11	
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIV).		29,750	»		
		4,603,185	100 »		

(Voir annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1893.

La longueur du réseau, fin 1892, était (annexe XIV) de . . 3,249^{km},219

Il a été livré à l'exploitation :

le 3 juillet, la section d'Herseaux à la frontière française 1^{km},651

A retrancher, par suite de modification au tracé de
certaines lignes et de rectifications de mesurages . . 0^{km},091

1^{km},560

Longueur effective. 3,250^{km},779

Les 1^{km},651 livrés en 1893 n'ayant été exploités qu'une partie
de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. 0^{km},828

La longueur moyenne des lignes *exploitées* par l'État est donc
de 3,249^{km},951

Elle a été, en 1892, de 3,247 ,085

Différence en plus, en 1893. 2^{km},866

D'autre part. . . . 5,240^{km},951

En outre, des trains de l'État transitent par des lignes concédées :

De Deynze à Thielt, sur un parcours de. . . 14 ^{km} ,677	}	28 ,750
et d'Ypres à Comines, — . . . 13 ,073		
Ils empruntent aussi une bifurcation du Nord-Belge, à Frameries, sur une étendue de 1 ,000		
Ensemble. . . .		3,278 ^{km} ,701

§ 3. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs kilométriques ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. . .	154,680	106,703	52	66	1	14	12
Liège	122,216	114,522	51	86	4	25	27
Gand	192,598	78,529	24	95	»	15	20
Tournai.	102,712	82,593	24	77	»	8	25
Mons	50,025	59,180	51	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,582	59	74	1	7	28
Binche	42,550	19,015	25	53	»	4	9
Namur	119,179	44,599	24	56	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	55	4	8	10
Anvers	69,500	»	50	48	»	5	17
	1,105,746	626,791	292	628	10	98	161

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1893, il existait 5,075 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	{	par un agent à poste fixe . . . 2,707 par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc. . . 116	}	2,823
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	{	d'un poste voisin 607 d'une cabine Saxby. 124	}	731
C. — Ouverts et non surveillés.				1,521
		Chiffre égal. . . .		5,075

Les 2,707 passages dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 1,815 hommes et 1,801 femmes.
Ces passages sont gardés comme suit :

72 pendant	12 heures.	316 pendant	17 heures.
78 —	13 —	247 —	18 —
233 —	14 —	174 —	19 —
250 —	15 —	147 —	20 —
325 —	16 —	663 —	24 —

La surveillance de ces passages à niveau coûte, en salaires et quarts supplémentaires	fr.	2,223,637 69
Et en indemnités d'huile		84,323 13
	Ensemble. . fr.	2,307,960 82
dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes. fr.		52,496 50
La dépense occasionnée par les 2,707 passages en question,		
est donc de.	fr.	2,255,464 32

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions principales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde tranchée, etc.*, et qui participent au gardiennage de 116 barrières de la catégorie A.

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1893, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1893.	738	57	815
Livrés à l'exploitation pendant l'année	23	2	25
Ensemble.	781	59	840
Supprimés pendant l'année	7	1	8
Situation au 31 décembre 1893.	774	58	832

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1893 et 1892, se présente comme suit :

	En 1893.	En 1892.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	41	39
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	5	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	56	57

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1892, était de .	Stations	604	} 916
	Bureaux de ville ⁽¹⁾	18	
	Haltes	100	
	Points d'arrêt	194	
Il a été créé en 1893, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽²⁾ .	Station	»	} 10
	Haltes	2	
	Points d'arrêt	8	
Ensemble.		926	
Un point d'arrêt a été supprimé (Soleilmont)		1	
Reste.		925	

La dépendance de la station de Le Vieux Campinaire, affectée au service des voyageurs, bagages, etc., a été érigée en halte distincte, sous le nom de Le Vieux Campinaire (Voyageurs); de même, la gare industrielle de Courcelles (Fosses) et les points d'arrêt de Hofstade, Asténe et Zulte ont été transformés en haltes.

Le nombre de stations communes est resté le même qu'en 1892. — 33 d'entre elles continuent à être gérées par l'administration des Chemins de fer de l'État et les 38 autres, par des administrations co-exploitantes.

(¹) Dont un à Douvres.
 (²) Haltes : Le Vieux Campinaire (Voyageurs) et Courcelles (Fosses). — Points d'arrêt : Biron, Welden, Hemelverdegem. Boitshoucke, Waret-la-Chaussée, Gilly-Sart-Allet, Furnaux et Herseaux (Frontière).

§ 8. RAILS.

La longueur en mètres courants des rails en fer et en acier, existant dans les voies, était de :

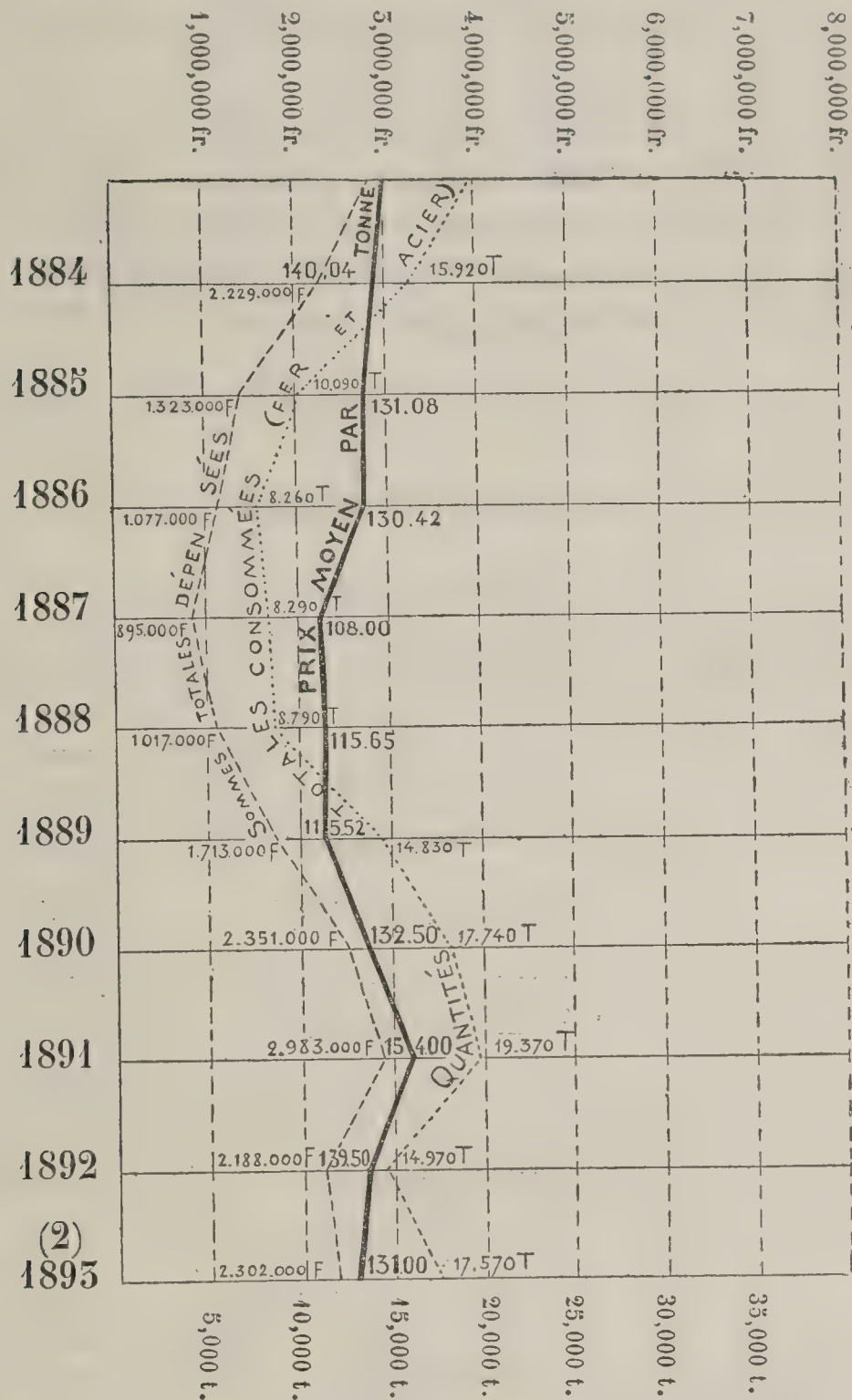
		En 1893.		En 1892.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer		976,591	1,878,785	1,141,155	1,848,755
Ensemble. . . .		2,855,174		2,989,868	
{ Vignole de 52 kilog. — de 38 — Hilff de 29 kilog. Vignole type Est de 55 kilog. . . — Deserres et Battig de 18½ k. — de 52 kilog. — de 7 — à B. I. de 57 — à B. S. de 28 — Type vicinal 21 kilog. — 30 —		1,565,078	6,546	1,262,078	4,491
		6,461,496	1,645,761	6,602,256	1,585,522
		955	226,742	955	227,551
		24,192	20,287	24,192	20,019
		»	696	»	696
		5,852	252	6,104	»
		»	7,250	»	7,250
		»	11	»	11
		»	176	»	176
		»	292	»	857
		»	25	»	25
Total par espèce de voie.		8,055,571	1,907,816	7,895,585	1,844,556
Ensemble. . . .		9,965,587		9,759,919	
		9,051,962	5,786,599	9,056,716	5,695,071
TOTAL GÉNÉRAL. . . .		12,818,561		12,729,787	

Les 8,055,571 mètres de rails d'acier représentent 89.19 p. % de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,907,816 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 77.49 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1893 ont une valeur moyenne de fr. 151-00 par tonne ; ceux *utilisés* en 1892 revenaient à fr. 159-50, soit une diminution de 5.75 p. %.

Le diagramme ci-après figure, pour les dix dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées (fer et acier) (Echelle 0.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées (—) ———— (— 0.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne (—) ————— (— 0.002 par 10 francs) (1).



(1) D'après les marchés de l'année qui précède immédiatement.

Pour les années antérieures à 1884, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

(2) Le rapport entre la longueur en mètres courants des rails d'acier et celle de la totalité des rails en service (fer et acier réunis), est indiqué page précédente.

N. B. La consommation en rails de fer et en rails d'acier est donnée distinctement au graphique du compte rendu de 1891, page 20.

Il a été conclu, en 1895, des marchés *pour l'entretien et les renouvellements* :

a) de 1895 — 651 tonnes de rails Vignole en acier de 58 kilogrammes par mètre courant, pour courbes, à raison de fr. 150-26 la tonne ;

b) de 1894 — 71 tonnes de rails aiguilles et de contre-rails, à fr. 206-46 la tonne ;

c) de 1894 et 1895 — 50,000 tonnes, soit 15,000 tonnes pour chacun des exercices 1894 et 1895, de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de 126 francs la tonne. — Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital pour tenir compte de la plus-value de ces rails, par rapport à la valeur de ceux qu'ils remplacent.

§ 9. BILLES ET TRAVERSESES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois, existant dans les voies, est le suivant :

		En 1893.	En 1892.
Billes en chêne	{ Voies principales.	(¹)5,544,449	(²)5,521,888
	{ — accessoires.	1,496,055	1,455,694
	Total	6,840,504	6,755,582
Billes en sapin.	{ Voies principales.	125,507	149,164
	{ — accessoires.	262,526	501,570
	Total	587,655	450,554
Billes en hêtre.	{ Voies principales.	17,116	"
	{ — accessoires.	"	"
	Total	17,116	"
TOTAL des billes en bois.	{ Voies principales.	5,486,872	5,471,052
	{ — accessoires.	1,758,581	1,755,064
	Total général.	7,245,255	7,206,116

Les billes en chêne et en hêtre préparées représentent 91.54 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

(¹) Dont 1,157,525 billes en chêne de dimensions renforcées.
 (²) — 947,725 — — — — —

La valeur moyenne des billes *utilisées* en 1895 et en 1892 a été de :

		Prix moyen d'achat.		CRÉOSOTAGE.		VALEUR TOTALE.	
		en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.
Chêne. .	0 ^m ,28 de largeur.	Fr. 5 07	Fr. 4,88	Fr. 0 51	Fr. 0 53	Fr. 5 58	Fr. 5,46
	0 ^m ,14 de hauteur.						
	0 ^m ,26 de largeur.	3 73	3 73	0 51	0 51	4 24	4 24
	0 ^m ,13 de hauteur.						
Hêtre. .	Cœur rouge	3 50	»	4 25	»	4 75	»
	— blanc	3 70	»	4 25	»	4 95	»
Sapin		2 06	2 06	4 33	4 33	3 39	3 39

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1895 pour les besoins de 1894, ont coûté de fr. 4-98 à fr. 5-09.

Les mêmes billes, acquises en 1892 pour les besoins de 1895, avaient coûté de fr. 4-87 à fr. 5-19.

b) Voies métalliques.

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques acquises et restant dans les voies au 31 décembre 1895, est détaillé ci-dessous.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1893.		Observations.
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1).	
Longrines Hilff	1876	49,952	225	97,360	(1) Mètres courants de voie simple.
—	1877	75,188			
		125,140	225	97,360	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	441	40k,47 par traverse.
Traverses de Soignies. . . .	1878	1,715	517	4,093	
— de Wautherin . . .	1879	103,525	39,725	50,630	
— — . . .	»	47,993			
		154,233	40,242	51,864	
Traverses A en acier, mod. Joste.	1886	(2)28,550	26,913	42	Type néerl. 75 k. par trav.
— B — Fraet.	—	26,250	24,670	695	— 75 —
— C — Bernard	—	5,625	4,098	2,722	— 105 —
		60,425	52,681	3,427	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE. . .		339,798	93,148	152,651	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kilogs pièce.
			245,799		

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1893.

Il existait au 31 décembre 1893 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux valant au prix du jour, 9,258,919 francs dont détail au tableau qui suit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	en acier { de 52 kilog. .	496,554 »	7,054 »	1,514 »	205,122 »
	de 38 — . .	412,404 »	1,159,253 »	59,711 »	1,330,968 »
	en fer	20,000 »	610,645 »	542,017 »	1,202,662 »
Billes en bois.		4,397,496 »	480,408 »	237,439 »	2,114,743 »
Traverses métalliques		3,487 »	446,065 »	40,623 »	160,175 »
Bois spéciaux.		389,689 »	69,906 »	47,945 »	477,540 »
Voies système Hilff.	Rails.	»	38,122 »	29,213 »	67,335 »
	Longrines	»	6,731 »	8,723 »	15,454 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte.		249,602 »	187,885 »	22,433 »	459,920 »
Excentriques.	en rails renforcés.	415,272 »	8,995 »	4,206 »	425,473 »
	en rails ordinaires.	461,740 »	484,795 »	387,047 »	733,582 »
Plaques tournantes		442,950 »	86,402 »	43,642 »	242,694 »
Ponts à peser.		43,143 »	24,063 »	8,060 »	75,266 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement.		619,440 »	384,989 »	97,255 »	1,101,654 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		402,465 »	35,073 »	6,952 »	444,490 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.		920,699 »	477,876 »	83,631 »	1,482,206 »
En dépôt, fin 1893. fr.		4,474,311 »	3,637,562 »	4,527,411 »	9,639,284 »
Vendus	restant à livrer fr.	»	»	400,365 »	400,365 »
	livrés (p ^r mém.) 836,459 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1893. fr.		4,474,311 »	3,637,562 »	4,127,046 »	9,238,919 »

La valeur des matériaux de type renforcé, rails de 52 kilogs, etc., s'élève à la somme de 656,174 francs, dont les 14/52, soit 171,277 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — Pour augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations de Leuze et de Mouscron, il y a été établi des appareils d'enclanchement Saxby et Farmer. Dépense : 88,479 francs.

Diverses améliorations aux installations actuelles des signaux ont donné lieu à une dépense de 64,514 francs.

L'installation de nouveaux postes de block a coûté 7,434 francs.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a occasionné des dépenses s'élevant à 42,880 francs.

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations apportées à des ouvrages d'art ont coûté 204,875 francs, et l'édification d'ouvrages d'art nouveaux, non compris ceux d'Anvers, a nécessité une dépense de 125,337 francs.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments des recettes ont été construits ou sont en construction dans les stations de Bloemendael, Courrière, Furnes, Profondsart, Renaix, Mons-Bassins, Carlsbourg, Louvain-Bassin, Anvers. Dépense : 256,020 francs.

Une somme de 72,187 francs a été réservée pour le bâtiment de Groenendael, et une somme de 146,850 francs a été consacrée à l'agrandissement et à l'amélioration des bâtiments existants.

L'Administration a continué à faire construire un grand nombre de maisonnettes et en a fait agrandir d'autres. La dépense s'est élevée de ce chef, en 1895, à 502,588 francs.

Des hangars à marchandises ont été construits à Grupont et à Montzen. D'autres ont été agrandis. Dépense : 55,245 francs.

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoirs, salles de bains, destinés aux agents des trains, ont coûté 599,554 francs.

Stations. — Les stations désignées ci-après ont été aménagées ou agrandies pour assurer les besoins nouveaux du trafic : Gavere, Auveloïs, Angre, Sart-lez-Spa, Mévergnies, Bloemendael, Groenendael, Nessonvaux, Zulte, Leval, Halinsart, Bruxelles-Entrepôt, Marche, Borgerhout, Lillois, Court-Saint-Étienne, Saint-Denis-Bovesse, Rosoux, Mont-Saint-Guibert, Onoz-Spy, etc. La dépense résultant de ces améliorations s'est élevée à 557,686 francs.

Une somme de 182,669 francs a été consacrée aux installations des gares de Ronet et des Bas-Prés.

La réalisation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers a été poursuivie et a donné lieu à une dépense de 2,251,255 francs.

Alimentation d'eau. — Les travaux effectués pour le service d'alimentation d'eau à Ville-Pommerœul, Anvers, Libramont, Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Mouscron, Rochefort, Soignies, etc., etc., ont coûté 87,807 francs.

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, etc., ont donné lieu à une dépense de 169,361 francs.

Exploitation. — Il existait au 31 décembre 1893, répartis sur divers points du réseau, 63 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1893 des recettes s'élevant à fr. 22,482-70.



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1893 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

				En 1893.	En 1892.	
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	587	580	
			à marchandises	724	728	
			de gare	274	284	
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	51	27	
			à marchandises	518	520	
			Total. . .	1,954	1,959	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46	
			tenders pour fortes rampes. .	71	52	
		Voitures à vapeur.		54	54	
			Total. . .	171	152	
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ . . .			2,105	2,091		
Tenders indépendants ⁽²⁾ ⁽⁴⁾			1,516	1,287		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁵⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽³⁾ .	1 ^{re} classe	472	455	
			2 ^e —	452	452	
			5 ^e —	1,641	1,556	
			mixtes.	486	418	
			fourgons	"	"	
		Fourgons à bagages		606	577	
			Voitures. . .	cellulaires	20	20
				funéraires	7	7
		postales		57	57	
		Wagons fermés pour petits colis		559	556	
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .		112	112	
		Boxes et wagons pour chevaux		169	145	
		Total ⁽⁵⁾ . . .			4,541	4,115

⁽¹⁾ Voir annexe n° XV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

⁽²⁾ Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1440 et 1598.

⁽³⁾ Y compris 4 voitures pour malades.

⁽⁴⁾ Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

⁽⁵⁾ Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

			En 1893.	En 1892.		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <i>suite.</i> (¹)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe	1	1	
			2 ^e —	5	5	
			5 ^e —	405	407	
			mixtes	269	268	
			fourgons	124	125	
				Fourgons à bagages indépendants	17	17
				— — adhérents aux loc. (v. p. 27)	46	46
				Voitures à vapeur (v. p. 27)	54	54
				Total. . .	921	925
				ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (¹). .	5,262	5,038

Wagons pour le service commercial.

			Tonnage.		
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (²)		Fourgons	1 1/2	752	737
		Wagons fermés	5	177	214
			7 1/2	2	2
			10	6,697	6,594
		— pour coton et laine	10	577	549
		— — coke et laine	10	2,605	2,612
		— — coke et minerais	10	1,159	1,148
		— — charbon	10	26,759	26,956
		— à chevrons mobiles	10	1	"
		— plats à 4 roues	10	2,665	2,675
		— — 6 —	15	10	10
		— — 8 —	20	768	768
		— — 8 —	25	15	15
		— — 8 —	50	1	1
		Total pour le service commercial (²) .		42,144	42,281

Wagons pour services divers.

		Wagons pour transports spéciaux	10	2	2
			55	1	1
		— pour embranchements de charbon	7 1/2 (³)	824	724
		— dits tapisnières	5	68	68
		— pour l'entretien de la route	7 1/2 (³)	295	405
		— — le transport des plaques tourn.	10	7	8
		— — — de roues	5	12	19
			10	67	58
		— — transp ^t de combust. en paniers	"	52	51
		— — vérification de ponts à peser	"	15	15
		— — bâches à eau	"	6	6
		— de secours	"	45	45
		— citernes pour pétrole	"	10	10
		— freins pour les plans inclinés	"	54	54
		— chasse-neige	"	5	5
		Total pour les services divers (²) .		1,419	1,429

ENSEMBLE DES WAGONS (²) 43,563 43,710

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS 48,825 48,748

Bâches pour couvrir les chargements (²) 15,276 14,849

(¹) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(²) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(³) Tonnage moyen.

§ 2. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE
TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XVI :

		Locomotives.	(¹) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
					voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1892		2,037	4,398	54	4,938	43,710
Faits accomplis en 1893.	Mise hors d'usage.	49	46	»	51	429
	Reste.	2,018	4,382	54	4,887	43,281
	Renouvellement sur le budget	23	52	»	229	419
	Extension sur fonds spéciaux	40	6	»	46	463
Effectif fin 1893		2,051	4,440	54	5,162	43,563
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.		2,042	4,471	49	4,973	44,828
On trouve que le renouvellement est {		9	»	5	189	»
		»	31	»	»	1,265

Il reste à fournir au 31 décembre 1893 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement.	2	»	»	9	4,810
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	39	34	»	162	208
Ensemble.	41	34	»	171	2,018

Le tableau qui précède a pour unique base les unités hors d'usage ; l'on ne peut en inférer que, si le renouvellement n'a pas toujours reproduit, comme nombre, les unités démolies, le budget ordinaire n'ait pas supporté les dépenses qui lui incombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement. Pour apprécier la situation, il faut tenir compte non seulement des dépenses appliquées aux renouvellements, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur crédits budgétaires ; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 466,540 kilog. (annexe XVII), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 97 locomotives, à raison de 4,830 kilog. par unité (annexe XV). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives fin 1885 une plus value de 4,652,575 francs. Cette plus value s'élève à 4,586,685 francs fin 1895 (annexe XVIII), non compris une somme

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

de 84,950 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 14 unités fin 1893 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'avance en renouvellement était en 1885 de 2,655 places; et fin 1893, de 12,197 places ⁽¹⁾.

Pour les véhicules à marchandises, l'avance en renouvellement, estimée en tonnes de capacité, était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 16,618 tonnes fin 1893 ⁽¹⁾.

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 346 fin 1893. Elle était de 373 fin 1885 ⁽¹⁾.

LA PLUS-VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, était de 2,628,452 francs fin 1885; elle atteignait 6,621,821 francs fin 1893 (annexe XIX), non compris une somme de 656,255 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Le renouvellement total des locomotives (*voir annexe XVIII*), des voitures et des wagons (*voir annexe XIX*), est donc en avance de 11,208,504 francs, non compris une somme de 721,185 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1892, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à 585

En 1893, 50 ont été agréés et 14 retirés du service, ci 36

L'effectif au 31 décembre est donc de 419

Savoir : { 528 wagons-citernes;
14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
76 wagons ordinaires;
1 wagon spécial de 30 tonnes pour transport de charbon.

Le règlement précité du 10 septembre 1872 a été rapporté et remplacé, à partir du 1^{er} octobre 1893, par celui qui est annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet précédent. R. A. 2455 ⁽²⁾.

§ 4. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le tableau suivant donne, d'une manière détaillée, le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

⁽¹⁾ Pour ces situations depuis 1874, voir les annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

⁽²⁾ Publié au *Moniteur belge* des 28-29 août 1893.

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	16,901,252	844,835	12,007	546,752	727,322	19,032,168
	— à marchandises. . .	593,773	18,861,185	455,731	1,965,116	3,495,932	25,371,737
	— de gare	38,934	364,949	444	173,427	3,960,489	4,538,243
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,198,007	125,388	923	88,115	164,112	2,576,545
	Locomotives-fourgons	1,155,303	16,558	138	49,721	39,350	1,261,075
	Voitures à vapeur	1,118,745	2,278	15	37,328	50,789	1,209,155
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,233,990	22,014	2,112	75,892	81,838	1,415,846
Ensemble pour 1893 (1) . . .		23,240,009	20,237,207	471,370	2,936,351	8,519,832	55,404,769
		43,477,216		11,927,553			
Ensemble pour 1892.		23,229,731	19,740,789	452,715	2,780,776	8,328,435	54,532,446
		42,970,520		11,561,926			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1893(2) .		133,722	28,278	»	8,397	1,659	172,056
		162,000		10,056			
Ensemble pour 1892		132,594	27,929	»	8,398	1,674	170,595
		160,523		10,072			

(1) Y compris . .	la double traction	41,931	3,122,439	66	"	"	3,164,436
	le parcours sur les lignes étrangères.	306,045	298,620	"	8,392	15,424	628,481
(2) Y compris la double traction		"	390	"	"	"	390

Observation. — Précédemment, les parcours des locomotives sur les sections à usage commun figuraient sous une rubrique spéciale.

Actuellement, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives de l'État, les sections étrangères à usage commun sont considérées comme lignes de l'État. De même, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives des Compagnies, les sections de l'État à usage commun sont considérées comme faisant partie du réseau de ces Compagnies.

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR
LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾.

Parcours productifs (annexe XX).

		En 1893.	En 1892.	
Dans les trains de l'État	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . . .	151,595,655	155,992,645
		— cellulaires . . .	550,705	582,907
		Wagons à bagages . . .	28,189,027	29,125,253
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	4,528,415	4,200,994
		Total. . .	164,645,500	167,701,781
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . . .	2,419,224	2,464,217
		— cellulaires . . .	1,549	4,404
		Wagons à bagages . . .	17,287,064	18,202,762
		— chargés, inscrits en feuille taxée. . .	275,851,992	262,125,606
		Total. . .	295,259,629	282,495,989
Ensemble. . .		457,905,129	450,195,770	
Dans les trains étrangers	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . . .	414,407	407,048
		— cellulaires . . .	2	2
		Wagons à bagages . . .	124,701	116,959
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	20,280	19,815
		Total. . .	559,590	545,802
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . . .	5,266	5,940
		— cellulaires. . .	"	174
		Wagons à bagages . . .	7,500	16,560
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	265,005	224,564
		Total. . .	275,771	244,858
Ensemble. . .		835,461	788,640	
Total des parcours productifs. . .		458,756,290	450,984,410	

Parcours improductifs (annexe XX).

Dans les trains de l'État.	{	Véhicules	{			
		ayant				
		circulé dans les trains		de voyageurs	5,572,725	4,655,985
				de marchandises.	162,458,084	157,549,542
				Ensemble.	167,550,809	162,205,525
Dans les trains étrangers.	{	Véhicules	{			
		ayant				
		circulé dans les trains		de voyageurs	4,564	4,950
				de marchandises. , ...	255,456	218,510
				Ensemble.	258,020	223,240
Total des parcours improductifs.					467,768,829	462,426,565
Ensemble des parcours sur le réseau de l'État (1).					626,505,119	615,410,975
Le parcours des véhicules de l'État est compris dans ce total pour (annexe XX)					527,655,550	511,579,588

(1) Les sections appartenant à des Compagnies et exploitées en service commun avec l'État sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par des trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État en service commun avec des Compagnies sont considérées comme réseau de ces Compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

§ 6. ENSEMBLE DES PARCOURS KILOMÉTRIQUES EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES
DE L'ÉTAT.

Les parcours des véhicules de l'État ont été (annexe XX) :

			En 1893.	En 1892.
Dans les trains de voyageurs	{ sur les lignes	de l'État	158,144,690	160,729,521
		des Compagnies belges.	1,126,744	1,189,163
		— étrangères	7,184,891	8,555,765
Dans les trains de marchand.	{ sur les lignes	de l'État	569,488,840	550,849,867
		des Compagnies belges.	4,120,455	3,919,115
		— étrangères	161,565,500	153,855,266
Parcours total des véhicules de l'État. . .			701,630,920	678,896,697

§ 7. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.

La composition moyenne des trains a été obtenue en divisant par le parcours des trains, les parcours des véhicules de chaque catégorie qui les ont composés, y compris (*voir annexe XX*) la circulation en service, tant dans les trains ordinaires que dans les trains de route; savoir :

PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1893.	1892 ⁽¹⁾ .	1893.	1892 ⁽¹⁾ .
Voitures à voyageurs		133,591,626	133,722,828	4,160,444	4,689,415
Voitures-poste et cellulaires		3,053,766	3,125,272	35,311	33,093
Wagons à bagages et fourgons		28,691,650	29,141,298	18,940,381	18,741,615
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	{ chargés. vides. .	4,528,115 »	4,200,994 »	285,832,524 145,487,927	274,841,548 140,683,332
Wagons-trainaux		151,068	165,372	961,126	1,054,528
Ensemble (voir annexe XX) .		170,016 225	172,355,764	455,417,713	440,043,331
Parcours des trains de l'État		22,954,885	22,880,637	17,412,884	17,075,336
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs		5.82	5.93	0.24	0.27
Voitures-poste et cellulaires.		0.13	0.14	»	»
Wagons à bagages et fourgons		1.23	1.27	1.09	1.10
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers	{ chargés. vides. .	0 20 »	0.18 »	16.41 8.36	16 10 8.24
Wagons-traineaux.		0.01	0.01	0.06	0.06
		7.41	7.55	26.16	25.77

(¹) Chiffres rectifiés.

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

		En 1893.	En 1892.	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État.	a.) sur le réseau de l'État.	Voyageurs. { express	4,011,656	4,008,660
		ordin. et spéciaux.	15,290,017	15,160,960
		{ légers (1)	5,655,210	5,711,017
		marchandises et mixtes	16,958,575	16,614,525
	PARCOURS PRODUCTIFS. . . .		59,895,458	59,492,162
	Pour le service de la route		474,509	461,811
	b.) sur les lignes étrangères.	Voyageurs	240,610	218,411
		Marchandises	245,624	241,192
	Parcours total des trains de l'État		40,854,001	40,415,576
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c). sur le réseau de l'État .	Voyageurs	74,075
Marchandises			27,757	27,590
PARCOURS PRODUCTIFS		101,852	100,560	
Résumé. . . .		Parcours productifs p ^r l'État.	Voyageurs	23,028,958
	Marchandises		16,966,552	16,659,115
	Autres parcours		960,545	921,414
	TOTAL GÉNÉRAL		40,955,835	40,515,956

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1893.			1892.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. o/o.
			au total.	en p. o/o.	
Express	1 ^{re} classe.	24	9.66	40.25	36.55
	2 ^e —	40	21.68	54.19	48.47
	3 ^e —	50	9.86	49.72	49.43
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.89	12.04	41.47
	2 ^e —	40	41.07	27.68	25.17
	3 ^e —	50	42.61	25.23	24.47
Moyenne		43	41.29	25.51	24.41

(1) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 51.

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises ⁽¹⁾, en égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1893.	1892 ⁽²⁾ .
Capacité moyenne des wagons	10 ⁺ 02	10 ⁺ 05
Charge moyenne du wagon chargé ⁽³⁾	6 98	6 70
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽³⁾	4 72	4 55
— par locomotive avec train ⁽³⁾	100 44	95 17
Capacité moyenne d'un train de marchandises	254 71	250 45
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽³⁾	119 99	115 10
Rapport entre le chargement et la capacité	47.12 p. %	45.16 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1893 et en 1892, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	274,856,980	258,428,033	6.82	7.82	1,874,332 19	1,865,599 53
— menu gras.	153,723,850	163,296,547	8.51	10.08	1,308,502 75	1,646,049 16
— menu maigre	353,023,100	376,154,986	4.94	5.88	1,742,762 15	2,211,378 22
— gailleux	35,171,030	35,602,990	8.80	11.16	309,660 27	397,254 05
Total des charbons menus et gailleux	816,754,960	813,482,556	6.41	7.52	5,235,257 56	6,120,280 76
Charbon pour forges	10,310,000	10,210,000	7.75	9.87	79,881 02	100,735 61
— grosse gailleterie	2,091,110	2,348,710	17.28	23.59	36,157 20	55,411 92
— pr fours à réchauffer.	4,406,050	4,739,485	10.53	12.49	46,393 59	59,211 05
Coke industriel	1,660,000	1,500,000	11.81	14.98	19,599 91	19,476 90
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	3,412,200	2,767,000	13.27	15.11	45,271 26	41,802,28
Coke spécial lavé pour fonderie	80,000	90,000	20.65	22.22	1,650 »	2,000 »
Ensemble	858,714,320	834,937,751	6.51	7.66	5,464,192 54	6,598,918 50

(1) Non compris les transports en service.
 (2) Chiffres rectifiés.
 (3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après, multipliés pour les parcours moyens indiqués :

	1893.	1892.
Tarif 2. (Petites marchandises) (parcours moyen 65 kilomètres).	269,379	260,677
— 5. (Grosses marchandises) — 71 —	28,165,305	26,029,140
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a) — 65 —	242,717	218,555
Nombre de tonnes	28,677,401	26,508,172

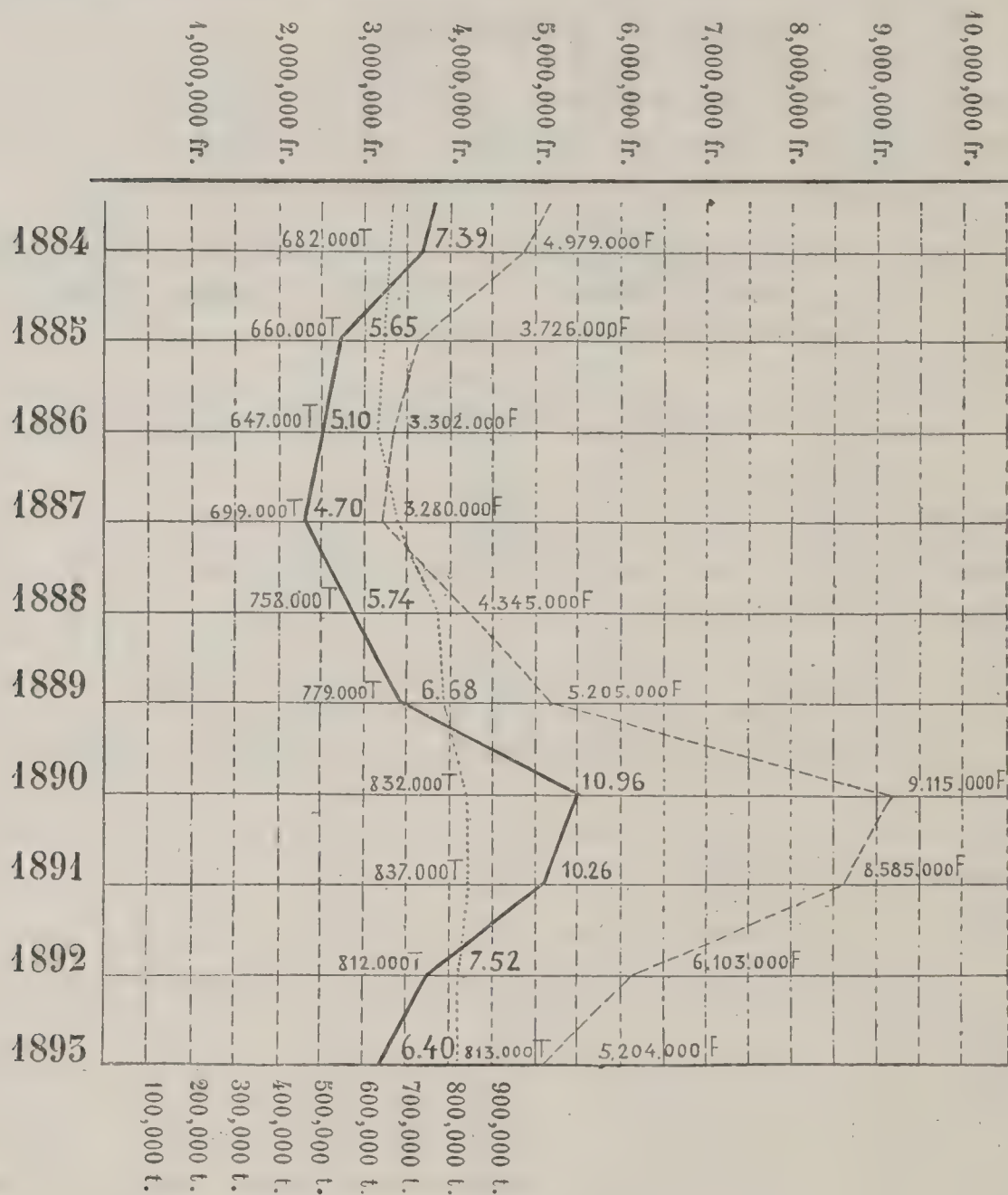
(a) Poids conventionnel : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

Le prix moyen du combustible acheté en 1895, par rapport à celui acheté en 1892, accuse donc une diminution de fr. 1-15 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1884 à 1895.

Quantités consommées..... (Echelle 0^m,005 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépensées . - - - - - (— 0^m,01 par 4,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ———— (— 0^m,005 par franc.)



Le compte rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. % de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1893.	En 1892
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^K ,02	18 ^K ,49
	Valeur	0 ^F ,415	0 ^F ,455
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	16 ^K ,75	16 ^K ,95
	Valeur	0 ^F ,405	0 ^F ,424

		1893.	1892.
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	15 ^K ,29	15 ^K ,48
	Valeur . . .	0 ^F ,083	0 ^F ,099
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ .	Quantité . . .	1 ^K ,162	1 ^K ,185
	Valeur . . .	0 ^F ,007	0 ^F ,009
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾ .	Quantité . . .	0 ^K ,45607	0 ^K ,44948
	Valeur . . .	0 ^F ,00273	0 ^F ,00329

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage intensif au pétrole a été étendu dans 56 stations : 215 lampes intensives ont été installées, dont 52 en extension et 163 en remplacement de lampes ordinaires.

636 lampes à pétrole ont été placées en extension.

La station de Turnhout a été dotée de l'éclairage au gaz : 56 becs y ont été installés.

L'emploi du gaz a été étendu dans 44 stations, à concurrence de 297 becs nouveaux.

L'éclairage électrique a été établi aux stations de Mons, Ath et Athus, et étendu à la gare de Bruxelles (Q.-L.) ; deux foyers à arc ont été installés à l'atelier d'Ostende.

De nouvelles lanternes à gaz (système Coligny) ont été mises en service, à titre d'essai, notamment dans les voitures à bogies. Les premiers résultats sont très satisfaisants. S'ils se confirment, l'emploi de ces nouvelles lanternes pourra très-utilement être étendu.

Une lampe à l'huile pour voiture ayant, sans augmentation de consommation, un pouvoir éclairant supérieur à celui de l'ancienne lampe, a été mise à l'essai. Cette nouvelle lampe sera éventuellement substituée aux anciennes au fur et à mesure de la mise hors d'usage de celles-ci.

a. Éclairage à l'huile.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1893.		En 1892.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	2,247,972 litres.	F. 150,589 ⁵³ ⁽³⁾	2,217,465 litres.	F. 166,525 ²¹
Huile de colza épurée.	415,499 kilogr.	246,528 10	⁽³⁾ 401,957 kilogr.	⁽³⁾ 255.644 65
Torches-falots . . .	10,801 pièces.	3,152 29	17,928 pièces.	4,482 »
Ensemble. . .		400,049 72		⁽³⁾ 426,449 86

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

⁽¹⁾ Y compris les parcours à vide.

⁽²⁾ Voir la définition de cette unité à l'annexe XXI.

⁽³⁾ Chiffres rectifiés.

b. *Éclairage au gaz des gares et des ateliers.*

Le tableau ci-après présente, pour les années 1884 à 1893, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords, ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1884	»	»	»	19,919	4,354,029	740,522 63	0.170
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.143
1889	534	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,744,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126

c. *Éclairage des trains au gaz riche.*

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1884 à 1893.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		M ³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1884 . . .	126	268,056	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	130	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	502,445	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917	101,590 92	709 05	0.551
1888 . . .	147	510,065	110,854 19	755 97	0.557
1889 ⁽¹⁾ . .	157	525,896	107,742 64	686 25	0.555
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1891 . . .	170	420,628	158,256 45	815 27	0.529
1892 . . .	190	406,590	112,022 50	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584,55	0.271

d. *Éclairage électrique.*

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1884 à 1893.

(¹) Y compris 25000^m³ de gaz courant au prix de fr. 0.112 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS															NOMBRE TOTAL de carrels.	
		à 1 carcel.	à 1,6 carcel.	à 2,5 carrels.	à 3,2 carrels.	à 20 carrels.	à 30 carrels.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 55 carrels.	à 60 carrels.	à 80 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 120 carrels.		à 150 carrels.
1884	7	»	»	»	»	»	»	48	18	»	»	»	»	»	»	»	18	5,520
1885	11	»	»	»	»	»	»	48	59	»	»	»	5	4	8	»	16	9,025
1886	15	»	322	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,330
1887	15	»	325	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,335
1888	17	»	230	»	»	»	»	87	60	»	29	32	5	9	8	6	14	16,223
1889	20	»	254	»	»	»	»	81	60	4	56	26	5	23	28	9	19	22,091
1890	23	»	249	»	»	»	40	81	72	4	45	58	6	36	28	9	20	27,328
1891	25	3	270	17	1	»	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,111
1892	26	3	289	17	1	20	40	79	96	4	47	58	6	38	28	9	20	29,281
1893	30	3	334	17	1	20	44	79	102	4	91	60	6	54	34	9	19	34,803

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 869 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1893, à 23,073 unités.

1,091 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 40 de moins qu'en 1892.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1893.		En 1892.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	904,775	161,513 15	921,218	214,900 70
	Suif et graisses.	64,427	45,820 13	67,042	41,981 70
	Totaux. . .	969,202	207,333 28	988,260	256,882 40
Graissage des véhicules. Huiles		(1) 433,743	142,701 52	(2) 441,989	164,018 01
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	116,021	57,584 16	133,700	71,411 46
	Suif et graisses.	19,614	9,222 50	19,980	9,077 68
	Totaux. . .	135,635	66,806 66	153,680	80,189 14
Ensemble. . .		1,538,580	416,841 46	1,583,929	501,089 55
Soit, pour 1893.		— 45,349	— 84,248 09		

(1) Non compris 21,426 kilog. d'huile de rempli.

(2) — 14,555 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1893, à 0^k,0377 par train-kilomètre, contre 0^k,0392, en 1892.

Quant aux dépenses de graissage, elles s'élèvent à :

	1893.	1892.
Par train-kilomètre	0,0102	0,0124
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris).	0,00066	0,00081
Par charge-unité-kilomètre	0,00025	0,00051

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne, en valeur, la situation des approvisionnements :

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893		
1 ^o Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1893 :				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	553,475 »	44,735 »	598,210 »	588,211 13
Combustibles.	179,463 75	»	179,463 75	216,019 96
Huile d'éclairage	37,353 78	24,363 40	58,717 18	41,954 24
Huiles et matières de graissage	88,912 93	28,298 27	117,211 20	81,125 09
Bois de construction.	1,068,473 77	8,240 30	1,076,714 07	690,309 76
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,760,433 79	110,120 11	2,870,553 90	2,891,973 24
Aciers, fontes et fers divers	446,246 70	»	446,246 70	419,280 25
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	268,290 67	»	268,290 67	325,534 22
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	102,567 07	»	102,567 07	84,185 21
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	108,749 29	25,346 50	134,095 79	162,848 06
Matières et objets divers.	1,361,717 05	»	1,361,717 05	1,097,565 35
2 ^o Objets et matières transformables :				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	195,342 85	»	195,342 85	217,832,45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	193,560 70	»	193,560 70	298 502 53
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,364,587 35			
A reporter. . .	7,364,587 35	238,103 58	7,602,690 93	7,115,341 49

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)	
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893			
Report.	7,364,587 35	238,403 58	7,602,690 93	7,115,341 49	
3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs .					
Stations et ateliers	4,305,456 21	»	4,305,456 21	4,186,821 65	
Sections	678,092 04	»	678,092 04	634,367 »	
4° Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.	330,492 05	»	330,492 05	313,348 47	
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	4,865,162 25	»	4,865,162 25	5,126,525 »
	Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	513,947 75	»	513,947 75	467,000 »
Valeur totale des approvisionnements .	15,057,737 65	238,403 58	15,295,841 23	14,543,403 61	

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, l'annexe XXIV, donne en détail les quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et l'annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1893.

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Une extension importante a été donnée à l'emploi des derniers types de locomotive express tant pour lignes de niveau que pour lignes à fortes rampes. Leur service est reconnu des plus avantageux, tant sous le rapport de l'augmentation de la vitesse et de la charge des trains, que de l'économie du combustible.

D'après les derniers renseignements statistiques, les locomotives de ces types réalisent une économie en charbon de 17 p. % par rapport aux types auxquels elles sont substituées.

En vue d'utiliser plus complètement encore la force d'expansion de la vapeur et de tâcher d'obtenir, au moyen des locomotives du système ordinaire, la plupart des avantages économiques, réalisés ailleurs par l'emploi du système Compound (qui renferme un ou plusieurs cylindres spéciaux de détente), l'Administration fait appliquer à deux locomotives express en construction, pour lignes de niveau, deux systèmes de distribution de vapeur, dans lesquels l'admission est indépendante de l'émission.

Les divers perfectionnements apportés aux locomotives express, et consistant à les munir, notamment, de graisseurs à distance, d'indicateurs de vitesse et d'attaches continues des bandages sont, pour la plupart, réalisés.

Une locomotive à marchandises pourvue d'une chaudière avec foyer en briques réfractaires, a été mise en service en décembre 1893.

Un service complet de lavage et de désinfection du linge des dortoirs a été installé et organisé sur tout le réseau.

Voitures. — L'Administration a acquis des voitures mixtes de grande capacité, avec water-closet, ainsi que des voitures de 3^e classe à 16 portières.

Ce matériel est pourvu de la double suspension sur caoutchouc; il est muni du frein Westinghouse, type normal à action rapide, et l'action du frein est complétée par le freinage de l'essieu central.

Une voiture spéciale pour le transport de malades, munis de coupons de 2^e et de 3^e classe, a été mise en service.

Wagons. — L'Administration a mis en adjudication des wagons fermés, des wagons plats 10^r, des wagons coton et laine et des wagons pour le transport de plaques tournantes.

Chauffage. — Deux installations de chauffage à la vapeur, à basse pression, ont été adjudgées en 1893 : l'une pour l'atelier de peinture de Malines; l'autre pour le bâtiment à usages divers de la gare de Ronet.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 246,937	Voyages. 258,108	1,984,753 67	2,093,715 58	Kilom. 80.97	Kilom. 81.70	8.037	8.112
	2 ^e	519,976	524,880	2,743,406 87	2,787,302 02	69.13	69.66	5.276	5.310
	3 ^e	694,817	675,936	1,494,577 05	1,454,621 71	39.44	38.47	2.151	2.152
Ensemble. . .	»	1,461,730	1,458,924	6,222,737 59	6,335,639 31	57.02	57.34	4.257	4.343
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	320,152	321,120	1,606,531 68	1,629,133 86	66.21	66.94	5.018	5.073
	2 ^e	706,166	684,646	2,343,756 83	2,315,681 43	58.32	59.43	3.319	3.382
	3 ^e	1,242,796	1,202,370	1,834,385 14	1,808,026 42	38.72	39.45	1.476	1.504
Ensemble. . .	»	2,269,114	2,208,136	5,784,673 65	5,752,841 71	48.70	49.64	2.549	2.605
Total. . .	»	3,730,844	3,667,060	12,007,411 24	12,088,481 02	51.96	52.70	3.218	3.297

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re}	319,980	328,782	761,016 42	810,026 90	31.13	32.26	2.378	2.464
	2 ^e	1,532,296	1,549,920	2,135,720 67	2,177,864 17	24.14	24.66	1.394	1.451
	3 ^e	12,035,392	11,979,434	8,414,327 62	8,571,495 80	17.84	18.27	0.699	0.716
Ensemble . . .	"	13,887,668	13,858,136	11,311,064 71	11,559,386 87	18.84	19.32	0.814	0.834
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	645,000	652,734	825,072 81	837,424 73	20.94	21.01	1.279	1.283
	2 ^e	2,920,312	2,923,682	2,282,056 94	2,301,120 80	16.95	17.08	0.781	0.787
	3 ^e	20,674,236	20,244,178	10,165,942 80	9,861,642 93	15.85	15.70	0.492	0.487
Ensemble . . .	"	24,239,548	23,820,594	13,273,072 55	13,000,188 46	16.12	16 01	0.548	0.546
Total	"	38,127,216	37,678,730	24,584,137 26	24,559,575 33	17.11	17.23	0.645	0.652
Total des prix entiers (trains express et ordin. réunis) .	"	41,858,060	41,345,790	36,591,548 50	36,648,056 35	20.21	20.37	0.874	0.886

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	1,617,043	1,695,170	1,538,833 12	1,472,489 53	43.23	38.50	0.952	0.869
(3) ordinaires (2).	"	6,304,630	5,731,018	4,989,219 11	4,387,684 90	39.04	39.12	0.791	0.766
Abonnements d'étudiants . .	"	2,066,970	1,947,358	304,755 35	291,490 95	13.02	13.00	0.147	0.150
d'ouvriers . .	"	18,421,374	17,027,012	2,228,720 19	2,061,845 31	14.74	14.76	0.121	0.121
Détenus et leurs gardiens . .	"	58,678	71,166	163,490 50	203,223 58	75.94	72.28	1.577	1.462
Émigrants	"	16,045	17,606	59,477 87	62,571 80				
Sociétaires	"	344,528	391,679	429,662 09	425,333 96				
Trains de plaisir	"	84,612	76,024	141,941 10	122,566 73	57.70	52.92	3.413	3.134
Voyages circulaires	"	198,052	213,155	675,944 01	667,962 35				
Total des prix réduits. .	"	29,111,932	27,170,188	10,532,043 34	9,695,169 11	22.82	22.73	0.362	0.357
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	"	70,969,992	68,515,978	47,123,591 84	46,343,225 46	21.28	21.31	0.664	0.676

(1) Voir renvoi (1) de la page précédente.

(2) Du 1^{er} juin à fin d'exercice, l'Administration a accordé 19,826 abonnements de quinze jours qui ont produit 652,724 francs. Par contre, les abonnements généraux de trois mois et de six mois ont donné 180,000 francs de moins qu'en 1892, au lieu de progresser comme les années précédentes. On ne peut encore indiquer exactement le degré d'influence des abonnements de quinze jours sur la recette des voyageurs à prix normaux.

(3) Pour les années antérieures, voir Annexe VII de 1891.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit, sans distinction de trains :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.
1 ^{re} classe. . . .	566,917	586,890	— 19,973	2,745,770 09	2,903,742 48	— 157,972 39	52.84	54.00	4.843	4.948
2 ^e —	2,052,272	2,074,800	— 22,528	4,879,127 54	4,965,166 19	— 86,038 65	35.54	36.04	2.377	2.393
3 ^e —	12,730,209	12,655,370	+ 74,839	9,908,904 67	10,026,117 51	— 117,212 84	19.02	19.35	0.778	0.792
	15,349,398	15,317,060	+ 32,338	17,533,802 30	17,895,026 18	— 361,223 88	22.48	22.94	1.142	1.168

b) *Billets d'aller et retour* ⁽¹⁾.

1 ^{re} classe. . . .	965,152	973,854	— 8,702	2,431,604 49	2,466,558 59	— 34,954 10	35.96	36.15	2.519	2.533
2 ^e —	3,626,478	3,608,328	+ 18,150	4,625,813 77	4,616,802 23	+ 9,011 54	25.01	25.11	1.276	1.279
3 ^e —	21,917,032	21,446,548	+ 470,484	12,000,327 94	11,669,669 35	+ 330,658 59	17.15	17.03	0.548	0.544
	26,508,662	26,028,730	+ 479,932	19,057,746 20	18,753,030 17	+ 304,716 03	18.91	18.86	0.719	0.720

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 ^{re} classe. . . .	1,532,069	1,560,744	— 28,675	5,177,374 58	5,370,301 07	— 192,926 49	42.21	43.71	3.379	3.441
2 ^e —	5,678,750	5,683,128	— 4,378	9,504,941 31	9,581,968 42	— 77,027 11	28.82	29.12	1.674	1.686
3 ^e —	34,647,241	34,101,918	+ 545,323	21,909,232 61	21,695,786 86	+ 213,445 75	17.84	17.89	0.632	0.636
	41,858,060	41,345,790	+ 512,270	36,591,548 50	36,648,056 35	— 56,507 85	20.21	20.37	0.874	0.886

d) *Billets à prix réduits* ⁽²⁾.

1 ^{re} classe. . . .	930,675	911,824	+ 18,851	1,416,081 88	1,347,081 44	+ 69,000 44	44.25	43.52	1.522	1.477
2 ^e —	2,934,248	2,775,353	+ 158,895	2,873,979 42	2,605,962 44	+ 268,016 98	38.90	38.12	0.979	0.939
3 ^e —	25,247,009	23,483,011	+ 1,763,998	6,241,982 04	5,742,125 23	+ 499,856 81	20.16	20.10	0.247	0.245
	29,111,932	27,170,188	+ 1,941,744	10,532,043 34	9,695,169 11	+ 836,874 23	22.82	22.73	0.362	0.357

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . . .	2,462,744	2,472,568	— 9,824	6,593,456 46	6,717,382 51	— 123,926 05	42.98	43.11	2.677	2.717
2 ^e —	8,612,998	8,458,461	+ 154,517	12,378,920 73	12,187,930 86	+ 190,989 87	32.25	32.06	1.437	1.441
3 ^e —	59,894,250	57,584,929	+ 2,309,321	28,151,214 65	27,437,912 09	+ 713,302 56	18.81	18.79	0.470	0.476
	70,969,992	68,515,978	+ 2,454,014	47,123,591 84	46,343,225 46	+ 780,366 38	21.28	21.31	0.664	0.676

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾, page A-45.

⁽²⁾ Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1892, l'année 1893 a donné :

Pour les trains express	En moins, fr.	81,069 78
— ordinaires	En plus,	24,561 93
Pour l'ensemble des prix normaux.	En moins,	56,507 85
— — réduits	En plus,	856,874 23
Pour la totalité des transports de voyageurs . . .	En plus, fr.	780,566 58

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. %, dominant dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction)	Ensemble.
En trains express. fr.	1,461,730	2,269,114	3,730,844
— ordinaires	13,887,668	24,239,548	38,127,216
	15,349,398	26,508,662	41,858,060

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit fr.	29,111,932	29,111,932
	55,620,594	70,969,992

on constate que, sur 70,969,992 voyages effectués, 55,620,594 soit 78.4 p. % l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 77.6 p. % en 1892.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (voir Annexe VII du compte rendu de 1891).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

1893					1892
	PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express.	1 ^{re} classe	24	9.66	0.0693	0.67
	2 ^e —	40	21.68	0.0598	4.30
	3 ^e —	50	9.86	0.0368	0.36
Ordinaires	1 ^{re} classe	24	2.89	0.0509	0.15
	2 ^e —	40	11.07	0.0367	0.41
	3 ^e —	50	12.61	0.0238	0.30
Ensemble.	1 ^{re} classe	24	4.96	0.0619	0.31
	2 ^e —	40	13.41	0.0449	0.60
	3 ^e —	50	12.31	0.0249	0.34

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX
ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	70,969,992	68,515,978	+ 2,454,014
	Bagages	Kilogr.	32,412,600	27,986,600	+ 4,426,000
	Colis-journaux	—	859,855	531,485	+ 328,370
	Tarif n° 4, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	42,929,752	42,512,046	+ 417,706
	Petits paquets (internat.) .	—	81,665,731	81,664,999	+ 732
	Finances	Group.	854,074	878,520	— 24,446
	Equipages	Voiture.	4,686	4,850	— 164
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	5,078	4,569	+ 509
	Petites marchandises . . .	Kilogr.	269,379,236	260,676,731	+ 8,702,495
	Grosses marchandises (¹). .	—	28,465,305,000	26,029,140,000	+ 2,436,165,000
	Chevaux et bestiaux . . .	Expédition.	54,666	49,179	+ 5,487

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (²).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1895.	En 1892.	Différences pour 1893.	En 1893.	En 1892.
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	47,123,591 84	46,343,225 46	+ 780,366 38	0.664	0.676
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	163,308 70	155,546 10	+ 7,762 60	—	—
	Bagages	Quintal.	1,396,002 77	1,239,631 41	+ 156,371 36	4.307	4.429
	Colis journaux	Kilogr.	61,658 70	37,977 50	+ 23,681 20	0.072	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,191,049 39	1,184,979 17	+ 6,070 22	0.092	0.095
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,185,174 90	2,075,134 31	+ 110,040 59	2.676	2.541
	Finances	Group.	234,378 59	252,984 36	— 18,605 77	0.274	0.288
	Équipages	Voiture.	69,661 54	66,150 47	+ 2,911 07	40.962	35.757
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	194,931 55	177,646 98	+ 16,284 57	38.387	38.881
	Petites marchandises . .	Quintal.	6,220,583 41	6,188,880 »	+ 31,703 41	2.310	2.374
	Grosses marchandises .	Tonne.	81,856,771 18	78,290,858 »	+ 3,565,913 18	2.906	3.008
	Chevaux et bestiaux . .	Expédition.	1,343,596 83	1,224,460 21	+ 119,136 62	24.578	22.824
Ensemble (²) . fr.		»	142,040,109 40	137,237,473 97	+ 4,802,635 43		

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(¹) Non compris 1,148,741 tonnes en 1895 et 1,068,286 tonnes en 1892, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain, et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(²) Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.16	Francs. 51,302	Francs. 440.55
1870	4.14	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	41,805	414.22
1885	(⁵) 0.81	3.21	37,747	403.42
1886	0.75	3.09	36,416	99.77
1887	0.74	3.06	38,593	405.73
1888	0.73	2.99	40,787	411.44
1889	0.72	2.96	42,319	415.94
1890	0.70	3.02	43,481	419.13
1891	0.68	3.06	43,683	419.68
1892	0.68	3.01	42,936	417.31
1893	0.66	(⁶) 2.91	44,411	421.67

La recette kilométrique est tombée à 45,420 francs en 1875, par suite de la reprise des lignes peu productives des Bassins-Houillers et du Luxembourg.

La descente continue jusqu'en 1886, en raison de la construction de lignes secondaires et de l'affaissement du commerce et de l'industrie. Dès 1887, l'accroissement des transports est visible.

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1893.	En 1892.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	77,860 06	74,010 65
	Loyer des buffets	258,621 07	244,617 55
	Droit d'affichage	32,944 76	31,210 99
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	98,998 96	95,011 95
	Total. . fr.	<u>448,424 85</u>	<u>442,850 90</u>

(¹) Les prix de transport des voyageurs, appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. $\%$, dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

(²) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers, en 1871, et de celles du Luxembourg, en 1875.

(³) Relèvement des prix de 5 p. $\%$ et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — Année de l'Exposition nationale : la recette n'était que de 0,75 en 1879.

(⁴) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(⁵) Année de l'Exposition d'Anvers ; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(⁶) Voir pp. 55 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

A
(49)

		En 1893.	En 1892.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	11,269 35	8,842 15
	Formalités en douane	223,525 70	220,093 »
	Dépôt et magasinage.	61,865 72	61,256 11
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	208,868 91	148,975 88
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	58,912 42	58,186 53
	— de tapissières	595 05	2,906 77
	Déchargement d'office	46,584 45	42,628 15
	Entretien et traction sur les raccordements.	229,018 55	214,940 55
	Redevances pour usage de quais, voies	4,520 75	4,456 40
	Location de terrains et de vidanges	56,412 09	56,658 57
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,051,589 19	2,008,878 22
	Surtaxes non réclamées	1,014 56	728 14
	Recettes diverses.	125,050 22	95,568 91
Total. . fr.		3,058,604 74	2,885,879 14
Total des trains de voyageurs. . .		448,424 85	442,850 90
Ensemble ⁽¹⁾ . . fr.		3,507,029 59	5,526,750 04

§ 4. PRODUITS DIVERS ⁽²⁾.

Les produits divers, encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non

	1893.		1892	
réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à. . . fr.	61,769 64	}	88,047 55	
		{	(3) 1,200 57	

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. o/0 accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

⁽¹⁾ Voir ces résultats depuis l'origine, annexe XII.

⁽²⁾ Voir annexe X pour les années antérieures.

⁽³⁾ Encaissé en 1895.

		En 1893.	En 1892.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.		1,115,567 17	1,225,405 58
Détenus et leurs gardiens		165,490 50	205,225 58
Émigrants		59,477 87	62,571 80
Sociétaires		429,662 09	425,555 96
Trains de plaisir		141,941 10	122,566 75
Transports mili- taires en débet . .	{ Hommes	425,265 95	249,085 95
	{ Chevaux	27,919 05	18,615 67
	{ Bagages et matériel de guerre. .	109,865 99	95,644 55
Transports mili- taires soldés par les intéressés . . .	{ Bagages et mobiliers.	15,605 "	19,261 50
	{ Équipages et chevaux	1,951 90	1,801 70
Chevaux de courses		25,248 50	25,697 95
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour .	{ départements ministériels . . .	9,140 50	9,280 40
	{ expositions	419 70	517 60
	{ divers	166 20	25 40
	{ armée et prisons.	111,825 50	98,615 45
Ensemble. . fr.		2,655,524 62	2,555,671 62

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1893, l'importance relative des différentes catégories de transports effectués en services *intérieur*, *mixtes* et *internationaux*.

Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs ⁽¹⁾	62,334,548	87.83	5,990,122	8.44	2,645,322	3.73	70,969,992
Bagages (quintaux).	194,083	59.88	25,052	7.73	104,991	32.39	324,126
Petites marchandises (kilogr.) ⁽²⁾ .	232,970,718	63.86	50,198,125	13.76	81,665,731	22.38	364,834,574
Grosses — (tonnes) ⁽³⁾ .	14,411,741	51.17	5,156,781	18.31	8,596,783	30.52	28,165,305
Finances. (groups) ⁽⁴⁾ .	498,303	58.35	174,612	20.44	181,159	21.21	854,074
Équipages (voitures).	1,285	76.21	92	5.46	309	18.33	1,686
Chevaux et bestiaux (expéd.).	38,286	64.08	8,042	13.46	13,416	22.46	59,744

⁽¹⁾ Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

⁽²⁾ Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant : le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres; le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux; et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

⁽³⁾ Non compris 1,148,741 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (voir renvoi ⁽¹⁾ page A-47).

⁽⁴⁾ Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs. fr.	35,803,685 30	75.98	5,101,474 80	10.82	6,218,431 74	13.20	47,123,591 84
Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	100. »	»	»	»	»	163,308 70
Bagages.	595,468 60	42.66	60,215 50	4.31	740,318 67	53.03	1,396,002 77
Petites marchandises.	6,537,413 94	67.69	935,877 56	9.69	2,185,174 90	22.62	9,658,466 40
Grosses —	44,441,394 02	54.29	10,854,929 71	13.26	26,560,447 45	32.45	81,856,771 18
Finances	182,006 72	77.63	18,760 77	8.00	33,611 10	14.34	234,378 59
Équipages.	55,177 19	79.90	2,983 84	4.32	10,900 51	15.78	69,061 54
Chevaux et bestiaux	1,136,601 41	73.88	63,169 13	4.10	338,757 84	22.02	1,538,528 38
Produits extraordinaires	3,507,029 59	100. »	»	»	»	»	3,507,029 59
Ensemble . . fr.	92,422,085 47	63.50	17,037,411 31	11.71	36,687,642 21	24.79	145,547,138 99
Produits divers fr.							61,769 64
Total . . . fr.							145,608,908 63

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1892, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	696,241 61	»	»	11,332 72	95,457 46	»
Bagages	30,866 24	»	2,823 96	»	122,681 46	»
Petites marchandises.	24,950 28	»	36,504 55	»	110,040 59	»
Grosses —	2,591,723 23	»	»	147,333 22	1,121,523 47	»
Finances.	»	29,555 06	2,834 45	»	8,415 14	»
Équipages	2,808 02	»	425 37	»	»	22 32
Chevaux et bestiaux.	416,900 79	»	»	4,965 27	24,485 67	»
Totaux.	3 463,490 20	29,555 06	42,288 03	163,631 21	1,482,303 49	22 32
Différences pour 1893.	+ 3,433,935 14		— 421,343 48		+ 1,482,280 87	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service était :

	A.	B.	C.
En 1892 de	63.17	12.21	24.62
Elle est, en 1895, de. . . .	63.50	11.71	24.79
Différence pour 1895. . . .	+ 0.55	— 0.50	+ 0.17

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1893.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er}. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication des 7^e et 8^e suppléments aux conditions réglementaires, prévoyant notamment :

- le transport des malades par voitures spéciales de 3^e classe ;
- le transport gratuit, dans les voitures-salons et wagons-lits, roulant à vide, de l'agent désigné par l'Administration propriétaire, pour accompagner le véhicule ;
- une désignation plus précise des personnes admises au bénéfice du tarif des abonnements pour ouvriers ;
- le paiement, par fractions trimestrielles, des abonnements ordinaires valables en 5^e classe pendant un an, pour les distances de 15 kilomètres au moins ;
- la résiliation, en cas de changement de résidence, pour convenances de service, et au prorata du nombre de jours pendant lesquels la carte a été utilisée, des abonnements contractés par les fonctionnaires et employés, les médecins agréés, les enfants des fonctionnaires et agents de l'Administration.

Octroi d'une réduction de 50 p. % sur les prix simples du tarif, pour tous les voyages qu'ils ont à faire à l'occasion de leurs fonctions, aux présidents, vice-présidents, secrétaires et membres délégués des Comités des groupes et des classes, chargés d'organiser la section belge à l'Exposition universelle d'Anvers en 1894.

Convention réglant le trafic des voyageurs et des bagages sur la section de Lierre à Hérenthals.

Réglementation de la location de cabines particulières à bord des malles entre Ostende et Douvres, et suppression de la location des malles.

Délivrance, dans certains cas, de billets imprimés pour les destinations comportant un débit annuel inférieur à 72 par an.

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service sont transportés en débet avec réduction de 50 p. %.

La carte ou le billet des abonnés qui introduisent dans les voitures des colis que les règlements ne leur permettent pas de garder gratuitement auprès d'eux ne sont plus retirés que lorsqu'il y a récidive et ensuite d'ordres de l'Administration.

Par exception, les points d'arrêt de Profondsart et de Genval sont autorisés à délivrer des billets à demi-prix pour Etterbeck, aux militaires voyageant à leur frais.

Autorisation donnée aux voyageurs venant des lignes du Midi, en destination des lignes de Luxembourg et de Tervueren, de quitter la voie ferrée pour se

rendre, par tout autre moyen, de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Inversement, les voyageurs originaires des lignes du Luxembourg et de Ter-vueren peuvent abandonner la ligne de ceinture de Bruxelles pour aller prendre la correspondance à Bruxelles-Midi.

Autorisation de délivrer, dès la veille du scrutin, les billets à prix réduits destinés aux électeurs.

Délivrance de billets valables pour plusieurs destinations :

par Laeken, pour Alost-Nord, Gand-Sud, Bruges-Station et Ostende, valables au retour pour Laeken ou Bruxelles-Nord ;

par Clabecq et Tubize, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Clabecq ou Tubize ;

par Bruxelles-Midi, pour Clabecq ou Tubize ;

par Gosselies-Ville et Gosselies-Courcelles, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Gosselies (Ville ou Courcelles) ;

par Bruxelles-Midi, pour Gosselies (Ville ou Courcelles), et pour Jumet-Brulotte ou Roux ;

par Jumet-Brulotte et Roux, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Jumet-Brulotte ou Roux ;

par Baesrode-Sud et Baesrode-Nord, pour Alost-Nord, valables au retour pour Baesrode (Sud ou Nord) ;

par Alost-Nord, pour Baesrode (Sud ou Nord).

Transformation, en cahiers de vingt bulletins, des brochures de cent bulletins à 10 centimes, à acheter d'avance par les maisons qui veulent profiter des mesures permettant l'envoi au dépôt des stations des objets acquis par les voyageurs dans les magasins de Bruxelles.

Délivrance, dès la veille des jours de courses, aux bureaux de Bruxelles-Midi, Nord et Quartier-Léopold, de billets pour Boitsfort et Groenendael, utilisables aux trains desservant les hippodromes.

Remboursement de la valeur des billets pris d'avance, lorsque l'inutilisation est constatée le jour de validité, avant 9 heures du matin.

Application d'un tarif spécial d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'État.

Les abonnements sur tout le réseau de l'État sont rendus valables jusqu'au point frontière extrême.

b. *Services mixtes.*

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées, trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service, sont transportés en débet avec réduction de 50 p. %.

5^e supplément aux conditions réglementaires, mettant les prescriptions applicables en services mixtes en harmonie avec celles du service intérieur, et prévoyant en outre, notamment :

le transport des détenus et de leurs gardiens ;

la création d'abonnements ordinaires et d'ouvriers, en service mixte avec les chemins de fer de la Flandre occidentale.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge et Nord-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer de Chimay, d'autre part : modification de prix.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les bureaux des lignes Nord-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

Supplément aux tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer Grand-Central-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

A l'occasion de la rentrée des classes de milice, toutes les stations et haltes de l'État ont été autorisées à délivrer en débet des billets directs pour Saint-Nicolas.

c. Services internationaux.

Réglementation du transport des voyageurs par wagon-lit, voiture de luxe et voiture à coupé.

Suppléments au tarif de la Belgique vers Douvres et Londres et vice-versâ : Tarifications nouvelles et modifications aux prix.

Revision des tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, de Chimay, de la Flandre occidentale et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer français. Réimpression et réunion en une seule brochure.

Supplément à ce même tarif : Modifications et additions.

Revision et réimpression du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État d'une part, et celles des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Suppression du tarif avec les stations du Lac Majeur.

Modifications réglementaires et additions de prix dans le tarif de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Angleterre, vers les stations suisses et vice-versâ, viâ Sterpenich.

Additions et modifications au tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanovre, Cologne (rives gauche et droite du Rhin) et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Établissement d'un tarif entre la Belgique et certaines stations du Midland, viâ Ostende.

Additions au tarif de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas vers les stations des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine et vice-versâ, par les voies de Benonchamps, de Gouvvy et de Sterpenich.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Revision et réimpression du fascicule I du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Suppléments à ce fascicule : Additions de tours circulaires et modifications.

Revision et réimpression du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Supplément à ce fascicule : Modifications et additions.

L'Agence Carl-Stangen, de Berlin, est autorisée à émettre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

§ 5. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les nouvelles conditions réglementaires en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1891 ont subi diverses modifications et améliorations commandées par l'expérience et les nécessités du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Déclassement : 1^o de la *couperose verte*, de la 2^e à la 3^e classe; 2^o de l'*eau d'exosmose* en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs, de la 3^e à la 4^e classe; 3^o de l'*émeri brut en roche*, de la 2^e à la 3^e classe; 4^o du *sulfate de fer*, de la 2^e à la 3^e classe; 5^o du *vitriol vert*, de la 2^e à la 3^e classe.
- 15 juillet. Déclassement : 1^o de l'*acétate de chaux*, de la 2^e à la 3^e classe; 2^o des *toiles d'emballage ayant servi* (toiles grossières), de la 2^e à la 3^e classe.
- 1^{er} décembre. Déclassement : 1^o du *blanc de Troyes, de Meudon et d'Espagne* (craie), de la 2^e à la 4^e classe; 2^o des *déchets de fil*, de la 2^e à la 3^e classe; 3^o des *fagots comprimés* (briquettes allume-feux), de la 2^e à la 3^e classe.
- 1^{er} février. Classification de l'*acier en bidons*, à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification : 1^o du *carbonate de magnésie en cristaux ou en poudre*, à la 1^{re} classe; 2^o du *carbonate de magnésie natif* (magnésite en morceaux, calcinée ou moulue), à la 3^e classe; 3^o de la *graisse animale comestible*, à la 1^{re} classe; 4^o de la *margarine*, à la 1^{re} classe; 5^o des *terres ayant servi à l'épuration du gaz d'éclairage*, à la 4^e classe; 6^o des *wagonnets de terrassement*, à la 2^e classe; 7^o du *chanvre cardé*, à la 1^{re} classe; 8^o du *jute cardé*, à la 1^{re} classe; 9^o des *scories de réchauffage*, à la 4^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} décembre. *Tarif spécial n^o 2 d'exportation maritime :*
Ce tarif est rendu applicable à la *chaux*.
- 1^{er} — *Tarif spécial n^o 4 d'exportation maritime :*
Est étendu à la *cassonade*.
- 1^{er} — *Tarif spécial n^o 5 d'exportation maritime :*
Est étendu au *chanvre teillé*.

- Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :*
 1^{er} décembre. Est rendu applicable aux *wagonnets de terrassement*.
- Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :*
 25 mai. Extension aux *tôles fines* et aux *tôles polies*.
 1^{er} décembre. Extension au *carbonate de magnésie natif* (*magnésite en morceaux, calcinée ou moulue*).
- Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :*
 15 février. Extension aux *boulons pour rails, chevilles et chevilletes, clavelles pour rails, éclisses pour jonction de rails, écrous pour rails, fontes brutes et plaques (accessoires de rails)*.
- Tarif spécial n° 9 à l'importation maritime :*
 1^{er} décembre. Est étendu à la *cassonade*, au *chanvre teillé*.
- Tarif spécial n° 10 :*
 7 avril. Extension aux transports de *juments envoyées à la saillie*.
- Tarif spécial n° 11 :*
 15 juin. Extension à *l'acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons*.
- Tarif spécial n° 12 :*
 1^{er} décembre. Extension aux *scories de réchauffage*.
- Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbon anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse :*
 5 mai. Extension aux stations de Ransart et de Roux;
 1^{er} décembre. Extension aux stations de Dinant, Gilly (Haies) (Vallées) et Marche-les-Dames (raccordement de Beez).
- Tarif spécial n° 15 :*
 1^{er} — Extension à Trazegnies (charbonnage de Courcelles-Nord, puits n°s 1, 3, 6 et 8).
- Tarif spécial n° 22 pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :*
 1^{er} février. Extension à la station de Docherie (charbonnage de Bayc-mont et de Chanvaroc).
 1^{er} décembre. Extension à la station de Farciennes (Tergnée) et à celle de Gilly (Haies) (Vallées).
- Tarif spécial n° 24 pour le transport de planchettes destinées à la confection de caisses d'emballage à l'importation maritime :*
 1^{er} février. Extension aux stations de Floresse et de Moneau (glac. de Roux, Société des glaces et verreries du Hainaut).
- Tarif spécial n° 30 :*
 15 — Est étendu à la *graisse de saindoux*.
 1^{er} décembre. Est étendu au *sulfate de cuivre*, à la *graisse animale comestible* et à la *margarine*.

Tarif spécial n° 34 pour le transport de perches à houblon de plus de 6 mètres :

5 mai.

Extension à la station de Bruxelles (Ouest).

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Services Belge-Néerlandais, Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois, Belge-Bavarois, Belge-Austro-Hongrois, Franco et Belge-Allemand-Russe, Belge-Italien par le Saint-Gothard, Belge-Italien par la France et le Mont Cenis, Anglo-Belge-Néerlandais-Italien pour le transport des denrées alimentaires (parcours réglé par la Convention de Berne), Franco-Belge-Nord, Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) et Franco-Allemand.

1^{er} janvier.

Nouvelles conditions réglementaires basées sur la Convention internationale de Berne, du 14 octobre 1890, complétée par diverses dispositions additionnelles.

Tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».

1^{er} —

Mise en harmonie des conditions réglementaires de certains tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets » avec les dispositions de la Convention internationale de Berne.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1^{er} —

Mise en vigueur de nouvelles prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

1^{er} octobre.

Introduction de dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles du 1^{er} janvier 1893.

Services Belge-Allemand et Belge-Rhénan-Westphalien,

1^{er} janvier.

Introduction de nouvelles dispositions spéciales.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} avril.

Introduction de dispositions spéciales.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai.

Dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles introduites le 1^{er} janvier 1893.

Services Anglo-Allemands :

1^{er} décembre.

Mise en vigueur du règlement spécial pour les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne en transit par la Belgique.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1^{re} février.

Classification des *matières ayant servi à l'épuration du gaz*, au tarif spécial I.

1 ^{er} novembre.	Classification des <i>nattes de cuivre</i> à la 5 ^e section.
1 ^{er} février.	Déclassement du <i>plâtre</i> de la 4 ^e section au tarif spécial II.
	<i>Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :</i>
1 ^{er} janvier.	Mise en vigueur d'une nouvelle classification générale des marchandises.
1 ^{er} octobre.	Classification du <i>spath calcaire</i> au tarif spécial III.
1 ^{er} —	Modifications à la classification de quelques articles.
	<i>Service Belge-Allemand :</i>
1 ^{er} —	Admission des <i>minerais de manganèse</i> au tarif exceptionnel n ^o 7.
	<i>Service Belge-Rhénan-Westphalien :</i>
1 ^{er} mars.	Admission du <i>bois en poudre</i> dans le tarif exceptionnel n ^o 9.
1 ^{er} octobre.	Admission des <i>minerais de manganèse</i> au tarif exceptionnel n ^o 7.
	<i>Service Franco-Belge-Nord :</i>
1 ^{er} janvier.	Revision de la classification des marchandises du tarif Franco-Belge-Nord et des conditions d'application des taxes de ce tarif.
15 mai.	Extension au service Franco-Belge-Nord des prix de la 5 ^e classe applicables, en services intérieur et mixtes à la <i>coupe-rose verte</i> , l' <i>émeri brut</i> , au <i>sulfate de fer</i> et au <i>vitriol vert</i> .
	<i>Service Franco-Belge-Anzin :</i>
15 —	Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix de la 5 ^e classe applicables, en services intérieur et mixtes, à la <i>coupe-rose verte</i> , à l' <i>émeri brut</i> , au <i>sulfate de fer</i> et au <i>vitriol vert</i> .
	<i>Tarif Belge-Austro-Hongrois :</i>
1 ^{er} —	Modifications à la classification des articles suivants : <i>café</i> , <i>crasses de cornues</i> , <i>drèches de malt séchées</i> .
	<i>Tarif Franco-Belge-Allemand-Russe :</i>
13 mars.	Modification à la classification des <i>fers</i> , <i>acier</i> et <i>zinc</i> .
	<i>Tarif exceptionnel Anglo-Belge-Néerlandais-Italien</i> pour transport des <i>denrées alimentaires</i> :
20 juin.	Admission de diverses marchandises au bénéfice de ce tarif exceptionnel.

Tarifs en général.

	<i>Service Belge-Allemand :</i>
1 ^{er} mars.	{ Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
1 ^{er} juillet.	
1 ^{er} octobre.	
	<i>Service Belge-Rhénan-Westphalien :</i>
1 ^{er} mars.	{ Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
1 ^{er} juillet.	
1 ^{er} octobre.	

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Prince-Henri :

Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} avril. Tarification de Quiévrain et de Haine-Saint-Pierre pour les transports de *locomotives, tenders et wagons*.

1^{er} août Introduction de nouvelles stations bavaroises dans le trafic général.

Service Anglo-Bavarois :

1^{re} décembre. Mise en vigueur de nouvelles taxes entre Londres et les stations bavaroises Lindau et Passau.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai. Introduction de nouvelles taxes générales entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf Stadlau, Stockerau et Znaïm, d'autre part.

1^{er} — Modification des taxes de certaines stations hongroises.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Tarif de réexpédition au départ d'*Elbing* et de *Koenigsberg*, pour les transports de *lin*, de *chanvres*, de *fil de caret*, de *filasses de lin et de chanvre*, etc., de la Russie vers la Belgique et de la France.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} janvier. Publication d'un fascicule spécial contenant les tarifs pour le transport en service direct des *finances, œuvres-d'art, objets précieux, dépouilles mortelles*, ainsi que de certains articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion.

15 septembre. Extension du tarif au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Service Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) :

15 juillet. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) aux points suivants : Astene, Muysen, Ostendé (Chantier) et Ronet.

15 septembre. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Tarif de l'Union postale universelle :

23 juin. Admission à l'échange direct, viâ Anvers, des colis postaux provenant ou en destination de la Suisse et de la Norwège.

23 — Extension du tarif au Queensland et au territoire de Libéria.

27 octobre. Extension du tarif au Protectorat de Windhoek (Afrique du sud-ouest).

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

6 mai. Création du tarif spécial n° XXI applicable aux transports de *blendes grillées* à effectuer dans la relation de Melick-Herkenbosch à Trooz, viâ Visé.

1^{er} novembre. Création du tarif spécial n° XXII, applicable aux transports de *coton brut en balles* à effectuer entre Anvers (Bassins et Entrepôt) (en transit) et Anvers (Sud-Quais) (transit), d'une part et Euschedé (transit), Almelo, Borne, Euschedé (local), Hengelo et Oldenzaal, d'autre part.

1^{er} — Réduction du prix prévu par le tarif spécial n° XX applicable aux transports de *pétrole brut* de Russie.

Service Belge-Allemand :

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7 pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminoirs*, ainsi que des *scories de convertisseurs* contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1^{er} — Introduction d'une nouvelle station allemande dans les tarifs exceptionnels nos 8 et 9.

1^{er} — Admission au tarif exceptionnel n° 10 des points de Kallowitz (transit) et de Schoppinitz (transit).

1^{er} — Extension du tarif exceptionnel n° 12 à une nouvelle station allemande.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel n° 19 (nouveau) pour le transport de certaines marchandises, notamment des *pommes de terre, betteraves, cossettes de betteraves, pulpes de betteraves et de pommes de terre, engrais, terres à porcelaine, terres ordinaires, gravier, grès, sable, etc.*

1^{er} juillet. Admission d'une nouvelle gare allemande au tarif exceptionnel n° 12.

1^{er} juillet. Extension du tarif exceptionnel n° 17 à diverses nouvelles gares allemandes.

1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 14, pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème et de Nuremberg*.

1^{er} octobre. Admission de nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels nos 6, 8, 14 et 17.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} mars. Introduction d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7, pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de*

martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminoirs, ainsi que des *scories de convertisseurs*, contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1^{er} mars. Admission de nouvelles gares allemandes aux tarifs exceptionnels n^{os} 13, 14 et 16.

1^{er} — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n^o 12, pour le transport des *pyrites*, par expéditions de 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes et 90,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ces poids.

1^{er} juillet. Admission d'une nouvelle gare belge aux tarifs exceptionnels n^{os} 8 et 9, et de deux nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels n^{os} 13 et 14.

1^{er} octobre. Introduction de nouvelles gares belges dans le tarif exceptionnel n^o 7.

1^{er} — Extension du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* (au départ de l'Allemagne) à diverses nouvelles stations belges, et modifications aux conditions d'application du dit tarif.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

1^{er} juillet. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de la *soude brute calcinée (soude d'Ash), caustique et cristallisée*, excepté le *bicarbonate de soude*, entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et les ports de mer belges et Terneuzen.

1^{er} février. Introduction de la station de Dudelange (Usine) dans le tarif exceptionnel, pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)*, entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et certaines gares belges.

1^{er} septembre. Réduction de fr. 0-65 par 1,000 kilogrammes, en faveur des transports de *cokes* effectués, par quantité minimum de 50,000 kilogrammes, des stations belges vers le Grand-Duché de Luxembourg et la partie de la Lorraine située au nord de la ligne de Chambrey-Bensdorf-Sarreguemines.

Service Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse :

20 août. Abaissement des prix pour les transports effectués en grande vitesse entre Londres et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, viâ Ostende-Douvres ou vice-versâ.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} juillet. Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Nord, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge pour les envois remis par quantités de 50 tonnes.

1^{er} décembre. Extension des taxes du tarif commun exceptionnel n° 6 Franco-Belge-Nord, aux envois de *zinc* à effectuer au départ de Boom.

Service Franco-Belge-Est :

1^{er} juillet. Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Est, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge, pour les envois remis par quantités de 50 tonnes, viâ Erquelines-Soissons-Neuilly, etc., Quévy et Quiévrain, et par quantités de 100 tonnes viâ Givet, Vireux, Momignies, Erquelines-Hirson et Erquelines-Laon.

1^{er} novembre. Extension aux envois de *coke*, au départ des usines à gaz belges vers l'Est de la France, des tarifs applicables aux envois de *combustibles*, au départ des stations belges qui desservent des charbonnages.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} août. Mise en vigueur : 1^o de nouvelles taxes exceptionnelles pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème et de Nuremberg* ; 2^o d'un tarif exceptionnel pour pierres et marbres entre Anvers et Kiefersfelden.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai. Introduction de nouvelles taxes exceptionnelles entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Stockerau, et Znaïm.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour transports de *meubles* entre les ports de mer belges et Kaschau, Körmoëzbanya et Unguar.

1^{er} décembre. Nouveaux tarifs exceptionnels pour les principales marchandises transportées entre les ports de mer belges et certaines stations hongroises.

1^{er} — Introduction : 1^o de Linz s/Danube et Komotau dans le tarif exceptionnel pour les transports des *racines de chicorée* ; 2^o d'Ebenfurth dans le tarif exceptionnel pour les transports de *paille et foin*.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de *marbre* et de *pierres*.

Tarif Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Nouveau tarif exceptionnel pour les transports de *lin*, de *chanvres*, de *fils de caret*, de *filasses de lin et de chanvre*, etc., de la Russie vers la Belgique et la France.

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LES SERVICES DES TRAINS.

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

De même qu'en 1892, il a été organisé des trains supplémentaires destinés à conduire les ouvriers le matin à leur travail, et à les ramener chez eux le soir, de : Verviers à Herbesthal, — Ramillies à Landen, — Estinnes à Binche, — Enghien à Bruxelles, — Avelghem à Herseaux, — Piéton à Bascoup, — Warquignies à Dour — et de Termonde à Boom.

A la demande des habitants de Groenendael, les trains nos 778 et 779, qui partent respectivement de Bruxelles (Q.-L.), pour Boitsfort, à 2 heures 40 de relevée, et de Boitsfort pour Bruxelles, à 5 heures 20, continuent le trajet de Boitsfort à Groenendael et vice-versâ.

L'admission des voyageurs entre Assesse et Namur dans le train mixte n° 4211 présentant du danger par suite de la forte composition de ce train, il a été organisé un train nouveau d'ouvriers quittant Assesse pour Namur à 4 heures 50 du matin. Le train de marchandises a été rendu à sa première affectation.

En vue de faciliter les relations des habitants de Berzée, Thuillies et Thuin avec le centre du pays, le train de marchandises n° 3885 S. D., qui part de Berzée à 9 heures 58 du matin, a été transformé en train mixte entre Berzée et Estinnes.

Le train de marchandises n° 5508 S. D., partant de Florenville à 5 heures 45 du matin et transportant exceptionnellement des écoliers, de cette station à Virton-Saint-Mard, a été rendu également accessible, sur ce parcours, à tous les voyageurs munis d'un billet de 3^e classe.

Dans le train de marchandises n° 3694, on n'admettait les voyageurs que sur le parcours de Hamoir à Jemelle ; actuellement, on les admet sur tout le parcours de Rivage à Jemelle.

Par suite des changements apportés dans le service de la Compagnie du chemin de fer Prince-Henri, le nombre de trains de voyageurs circulant entre Benonchamps et Bastogne-Sud, a été réduit à trois trains dans chaque sens, au lieu de quatre, pendant l'hiver, et à quatre trains, au lieu de cinq, pendant l'été.

L'affluence des voyageurs, le mercredi, jour de bourse à Bruxelles, a nécessité l'organisation, ce jour-là, de deux trains nouveaux : 1^o départ de Charleroi pour Bruxelles-Midi à 10 heures 28 du matin ; 2^o retour de Bruxelles-Midi pour Charleroi à 5 heures 27 du soir.

Le train n° T 53, quittant Luttre à 6 heures 59 du matin pour Dampremy, continue sur Charleroi depuis le 1^{er} juin. En conséquence, le train T 52 part actuellement de Charleroi au lieu de Dampremy.

Sur les instances de la Compagnie du chemin de fer du Nord, et afin d'améliorer les relations entre Dunkerque et les différents centres industriels de la Belgique, des trains nouveaux ont été mis marche, à partir du 1^{er} juin 1895, entre Furnes et Dunkerque et vice-versâ.

Ces trains sont expédiés respectivement de Furnes à 6 heures 55 du matin et 6 heures 5 du soir, et de Dunkerque à 8 heures 56 du matin et 7 heures 50 du soir.

Pour permettre aux Verviétois d'assister aux fêtes de nuit qui sont organisées à Spa, pendant la saison de villégiature, un train nouveau a été mis en marche entre Spa et Verviers, la nuit du dimanche au lundi, du 1^{er} juillet au 30 septembre.

Ce train ayant été bien utilisé sera remis en marche, dans les mêmes conditions, en 1894.

Il n'en sera pas de même de pareil train, qui avait été organisé entre Spa et Trois-Ponts, le dimanche à 10 heures du soir, et qui n'a pas donné des résultats satisfaisants.

Le service a été sensiblement amélioré sur la ligne de Tervueren : les trains nos 471 et 472, partant les dimanches, lundis et jeudis, pendant l'été, respectivement de Bruxelles (Q.-L.) à 2 heures 42, et de Tervueren à 3 heures 23 du soir, ont été mis en marche tous les jours, pendant l'été; quant aux trains du soir, nos 473 et 474, qui n'étaient autrefois mis en marche que trois jours par semaine, et pendant la bonne saison seulement, ils ont été rendus journaliers pendant l'hiver.

Les trains nos 2567 et 2568, qui partent respectivement de Bruxelles-Midi à 6 heures 23 du soir, et de Hal à 7 heures 10, desservent actuellement la section de Bruxelles à Tubize, à la demande des habitants de Lembeek et de Tubize.

Pour satisfaire les localités voisines, le train n° 930, qui partait de Mouscron pour Tournai, à 1 heure 45 de relevée, part actuellement de Courtrai.

Par suite, l'express n° 194, partant de Gand-Sud à 6 heures 55 du soir, a été remplacé par un train de banlieue allant de Mouscron à Tournai.

Afin de permettre aux habitants de Manage de prolonger de deux heures leur séjour à Charleroi, un train nouveau part de Luttre, par Manage, le dimanche à 9 heures 52 du soir, dès l'arrivée du train n° 2498 quittant Charleroi à 9 heures 19.

La continuation jusqu'à Manage du train n° 1929, partant de Haine-Saint-Pierre à 8 heures 2 du soir, a permis d'établir une nouvelle relation entre Haine-Saint-Pierre et Bruxelles par les trains nos 1929, 4769 et 824,

L'Administration des Chemins de fer a conclu avec la Cie internationale des wagons-lits, pour une période de vingt ans à partir du 1^{er} juin 1893, une nouvelle convention s'appliquant non seulement à la circulation des wagons-lits, wagons-salon, wagons-restaurant, wagons-restaurant-salon, mais encore à l'organisation de trains de luxe formés exclusivement au moyen du matériel de la Compagnie.

Le service de wagon-restaurant établi entre Bruxelles et Verviers par les trains nos 75 et 68, a été transformé en service de wagon-restaurant-salon.

Les voyageurs payant une taxe spéciale et uniforme de 1 franc sont seuls admis dans le compartiment salon du wagon-restaurant.

Le service de wagon-restaurant organisé entre Jeumont-Verviers et retour par les trains nos 165-115 Nord - 75/72-122 Nord - 156, comprend actuellement la ligne entière Jeumont-Herbesthal.

Le wagon-lits Ostende-Bâle et retour des trains nos 146-141 a été rendu accessible aux voyageurs de 2^e classe.

54 voitures mixtes 1^{re} et 2^e classe avec water-closet ont été construites pendant l'année 1895, et mises en service dans les trains internationaux.

L'Administration disposait pour le transport des malades, de 2 voitures spéciales dont l'utilisation comporte le payement et la remise de 12 billets de 1^{re} classe, au minimum. Voulant étendre cette faveur aux personnes malades et peu aisées, l'Administration a mis en service une voiture spéciale de 5^e classe parfaitement aménagée. Il est réclamé pour son usage 6 billets de 5^e classe, au minimum.

Ensuite d'une entente entre notre Administration et celle des postes des Pays-Bas, le transport des colis postaux de Rotterdam à Batavia se fait en service accéléré, de quinze en quinze jours, viâ Marseille, en transit par la Belgique.

Les trains qui partaient de Londres pour Cologne et Berlin viâ Ostende à 5 heures 55 et 5 heures 42 ont été retardés de 20 minutes au départ, et arrivent néanmoins à l'heure habituelle à Cologne et à Berlin.

Les voyageurs partant de Vienne pour Cologne par l'express de 8 heures 20 soir, ne trouvaient pas à Cologne de correspondance pour l'Angleterre viâ Ostende ou Calais. Pour établir cette correspondance, on fait actuellement partir le train n° 74 d'Herbesthal au lieu de Verviers, à 7 heures 21; il fait donc suite au train allemand sorti de Cologne à 5 heures 25 soir, et il arrive à 11 heures 04 à Ostende, d'où la malle ne part qu'à 11 heures 15, pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Les mêmes relations ont été établies entre Vienne-Cologne et l'Angleterre viâ Calais, en transit pour la Belgique.

Les voyageurs partant de Bâle à 9 heures 20 du matin arrivaient à 8 heures 5 du soir à Bruxelles, trop tard pour pouvoir repartir le même jour pour l'Angleterre viâ Ostende. Actuellement, ils prennent un train qui part de Bruxelles à 9 heures du soir et arrive à Ostende à 10 heures 50, où la malle les prend pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Une nouvelle correspondance est ainsi établie entre l'Italie, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et l'Angleterre pour les voyageurs qui partent de Brindisi à 9 heures 25 du matin, de Venise à 4 heures du soir, de Rome à 9 heures du matin, de Milan à 10 heures 20 du soir et de Bâle à 9 heures 20 du matin.

Le service du contrôle des billets aux trains internationaux de la ligne Paris-Cologne était organisé autrefois de telle sorte que les coupons des voyageurs *en transit* étaient vérifiés sur le parcours belge, à Erquelinnes, à Charleroi, à Namur, à Liège (Guillemins), à Verviers et à Herbesthal. Ces multiples vérifications ayant donné lieu à des plaintes, l'Administration s'est entendue avec la Compagnie du chemin de fer du Nord en vue de n'effectuer qu'une seule fois le contrôle des billets en question, entre les frontières franco-belge et belge-allemande.

A cette fin, les trains de la ligne Paris-Cologne sont desservis sur tout le parcours d'Erquelinnes à Herbesthal, et vice-versà, les uns, par des agents de l'État, les autres, par des agents de la Compagnie.

Le système de recolement des coupons à la sortie, a été étendu aux stations de Lichtervelde, Thourout et Ingelmunster, exploitées par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et par l'État-Belge.

La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée.

Aujourd'hui, tous les chefs de service de l'exploitation ont à leur disposition des boîtes de secours de réserve pour remplacer celles des stations secondaires, des haltes et des points d'arrêt, qui sont envoyées en ravitaillement.

Pour éviter l'envoi trop fréquent à l'atelier central de Malines, des boîtes de secours à ravitailler, l'Administration fait fournir sur place les substances volatiles nécessaires, par les pharmaciens des hôpitaux militaires et, à défaut de ceux-ci, par les pharmaciens-agrérés de l'Administration. Quant aux bandes de gaze phéniquées, elles sont, par mesure de précaution, remplacées à l'expiration de chaque semestre.

Par arrêté royal du 9 février 1893, M. le Ministre de la Guerre a été autorisé à faire admettre dans les hôpitaux militaires, en cas d'urgence, les victimes d'accidents de chemin de fer, quand les hôpitaux civils font défaut ou sont trop éloignés du lieu de l'accident.

Ensuite d'un accord entre l'Administration des Chemins de fer de l'État et le Département de la Guerre, touchant la convention du 15 avril 1892, le concours de la gendarmerie peut être réclamé exceptionnellement pour coopérer au maintien de l'ordre dans les stations de l'État situées dans les localités où il n'y a pas de garnison.

Une récompense pécuniaire est accordée à toute personne, même étrangère à l'Administration, qui a découvert ou aidé à faire découvrir l'auteur d'un vol de marchandises, commis au préjudice des chemins de fer de l'État.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les réformes et améliorations apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer :

1^o L'organisation d'un service de trains locaux entre Ronet et Namur et vice-versa, en vue de régulariser les mesures provisoires prescrites depuis 1892 pour assurer le service entre ces deux points. L'affectation de la gare de Ronet, dont l'office principal est le groupement et le classement des wagons et la formation des trains à la décharge de la station de Namur, et la répartition du travail entre ces deux gares ont, en outre, été nettement définies;

2^o La création :

a) d'un train, supprimé le dimanche, entre Kinkempois et Liège-Guillemins et vice-versa, dans le but d'accélérer le transport des colis de la ceinture de Liège pour les lignes du Midi, en transit par le Nord-Belge.

Cette mesure a permis d'assurer l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires ;

b) d'un train de transbordement, également supprimé le dimanche, entre Couillet-Montigny et Namur et retour, en dédoublement, sur cette section, des trains de cette catégorie circulant entre Mons et Namur, lesquels étaient devenus insuffisants ;

3^o La concentration sur le train de messageries de grande vitesse n^o 3100, d'Ostende à Verviers, de toutes les expéditions de grande vitesse pour l'Allemagne, via Welkenraedt et Bleyberg.

D'autres remaniements très importants ont encore été apportés dans le service des trains de messageries et de transbordement. C'est ainsi qu'en vue de permettre l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires, certains trains, affectés naguère au transport exclusif des grosses marchandises, ont été chargés de l'enlèvement des marchandises de détail ; que des correspondances plus directes et plus rapides ont été établies entre les trains de messageries et de transbordement, afin d'éviter ou de réduire les escales en cours de route.

Les mesures prises depuis 1889, en ce qui concerne le repos dominical, ont reçu les nouvelles extensions compatibles avec les exigences du service.

Le nombre de trains « supprimés le dimanche », qui était en 1892 de 1,504 trains (47,602 trains-kilomètres) sur 1,619 trains (56,883 trains-kilomètres) a été porté en 1895, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire du 1^{er} mars au 15 septembre, à 1,543 trains (48,417 trains-kilomètres) sur 1,700 trains (58,493 trains-kilomètres).

L'application du règlement général de 1891 sur les explosifs, donnant lieu en ce qui concerne leur transport, à de nombreuses difficultés et à des abus de matériel, un projet de modifications à ce règlement a été communiqué au Département de l'Agriculture pour être soumis à l'examen de la Commission spéciale instituée par arrêté royal du 28 février 1895.

Dans un but de plus grande sécurité, il a été prescrit de tenir cadenassés, durant leur séjour en gare, les wagons dans lesquels sont chargés les explosifs.

Pour empêcher désormais que des marchands peu scrupuleux livrent à la consommation publique des viandes provenant d'animaux morts de maladies contagieuses, un nouveau règlement, élaboré à l'intervention du Conseil supérieur d'hygiène publique, détermine les conditions d'admission au transport des envois de l'espèce ; il exige, notamment, l'estampillage des viandes et prescrit un emballage spécial pour les issues et résidus de boucherie.

Les dispositions de la loi sur la pêche fluviale et sur la pêche maritime qui intéressent notamment le personnel du chemin de fer, en ce qui concerne les dimensions que doit avoir le poisson pour pouvoir être transporté et livré à la consommation, ont été rappelées à tout le personnel intéressé, et surtout aux agents chargés de l'acceptation des marchandises.

En cas de doute, le contenu des colis présentés au transport est vérifié, et s'il y a lieu, procès-verbal est dressé à la charge des délinquants.

La loi du 28 février 1882 sur la chasse et les arrêtés royaux des 1^{er} mars 1882, 14 août 1889 et 28 avril 1891, relatifs à l'exécution des articles 14 (permis de chasse) et 51 (oiseaux insectivores) ont été insérés au recueil administratif.

Le personnel intéressé a été invité à surveiller tout spécialement, et surtout à l'époque de la moisson, les envois effectués par les marchands de comestibles et par les individus réputés braconniers, de même que les envois à l'adresse des marchands de volailles, traiteurs, aubergistes, etc.

Lorsque, en temps prohibé, il y a doute sur la nature des envois, il est procédé à la vérification du contenu des colis et, le cas échéant, procès-verbal est dressé à la charge des contrevenants. En outre, il a été prescrit d'accorder toutes les facilités possibles aux agents de la police pour la constatation des contraventions ;

l'accès des magasins, sans entraves ni formalités, est accordé à ceux d'entre eux dont la surveillance a pour but d'empêcher le trafic illicite du gibier.

D'accord avec les Compagnies de chemins de fer concédés, le mode de transport des alevins et des poissons vivants a été réglementé.

Les envois de l'espèce, présentés aux stations — à l'exclusion des bureaux de ville — dont le poids n'excède pas 50 kilogrammes par colis et placés dans des récipients munis d'anses et de poignées, sont transportés par les trains de voyageurs *désignés par l'Administration*, tout en n'étant soumis qu'à la taxe du tarif n° 2, quand l'application du tarif n° 1 n'est pas réclamée par l'expéditeur.

La remise à domicile de ces envois n'étant pas assurée par le chemin de fer, les stations de départ, afin d'en éviter le séjour dans les magasins, avisent télégraphiquement les gares de destination de l'heure d'arrivée des transports; ces dernières gares préviennent immédiatement les destinataires, afin qu'ils puissent les retirer dès l'arrivée du train.

Les stations de coïncidence sont avisées de la même manière, afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour que le transbordement des récipients se fasse régulièrement et avec tous les soins nécessaires.

Les mesures protectrices propres à soustraire le bétail aux mauvais traitements et aux accidents auxquels il était exposé, ont continué à faire l'objet des préoccupations de l'Administration (ordres de service n°s 44 et 50 de 1891, 126 de 1892, et 31 de 1894). La plupart de ces mesures ont reçu l'adhésion des chemins de fer concédés, qui les ont également mises en vigueur sur leurs lignes.

C. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DU MATÉRIEL.

L'effectif des boxes, reconnu insuffisant, a été augmenté de 25 véhicules nouveau modèle, à bas plancher.

Cinq de ces boxes sont réservés exclusivement au transport des chevaux de la Cour.

Pour certains wagons à charbon et wagons à coke de 10 tonnes, susceptibles de recevoir un chargement de 12 1/2 tonnes, la charge a été portée exceptionnellement à ce maximum, à l'occasion de l'activité exceptionnelle des transports, en 1893.

Aussi avait-on prescrit d'employer autant que possible ces véhicules pour les expéditions permettant d'en utiliser complètement le tonnage.

Cette mesure a produit de bons résultats, tant en service intérieur qu'en service mixte avec la plupart des administrations de chemins de fer concédés.

Il a été décidé d'augmenter l'effectif des wagons à laine et à coton, afin de pouvoir fournir régulièrement ces véhicules, pour les transports intérieurs mixtes et internationaux, des marchandises volumineuses, telles que : la paille, le foin, le lin etc. ; 280 wagons de cette catégorie ont été commandés en décembre 1893.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;

2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions ;
5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1^{er}. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1893.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,369	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	251,759	27	26	31
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	76	37
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	26	45
Moyennes des quatorze années.	59	63.2	405,566	117	30,8	170,418	176	20,4	238,600	22	34	33

Des 107 déraillements et collisions constatés en 1893, 37 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 70 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 107 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 577,269 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

Depuis 1880, l'amélioration est notable.

Elle doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 107 collisions et déraillements survenus en 1893. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1893.

		1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)		2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	
Nombre de collisions et de déraillements. {	des trains de voyageurs. . {	Collisions . .	57	60	41	25	21	24	9	8	19	15	21	17	14
		Déraillements.	67	65	44	57	59	26	21	51	51	19	29	26	50
	— de marchandises {	Collisions . .	116	85	85	61	49	58	42	40	56	61	59	50	52
		Déraillements.	118	89	99	61	42	24	41	55	50	57	65	65	49
	Au total		558	295	269	187	151	112	115	114	156	150	174	158	145

Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.

Voie.	Rails cassés.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	2	»	1	»	»	»	1	»	»	2	1	1	1	2	»
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . .	{	C.	1	»	2	1	1	»	»	»	»	1	1	1	»	»	»
			D.	7	8	14	5	5	2	5	1	5	1	6	2	»	»	»
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	2	5	5	2	5	»	»	2	2	»	»	»	2	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	{	C.	2	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	5	4	1	1	2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	12	11	7	2	1	1	4	1	5	2	5	1	4	»	»
	Attelages rompus ou défauts	{	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	5	2	5	»	»
			D.	»	5	»	5	»	2	1	2	1	2	1	4	5	»	»
	Avaries aux essieux.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5	7	»	»
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	{	C.	»	2	»	2	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	6	4	7	»	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de ban- dages, bris de roues.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	15	16	2	»	»
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	5	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	{	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			D.	9	5	5	4	2	5	2	1	1	1	2	2	5	»	»
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	{	C.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»
			D.	19	10	14	4	5	1	5	2	»	2	5	1	4	»	»
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou don- nant accès à cette voie.	{	C.	54	52	25	20	12	16	15	8	9	25	17	18	22	»	»
			D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20	26	26	28	55	2	»
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	{	C.	26	52	51	22	15	15	22	9	12	7	24	11	19	»	»
			D.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	{	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	5	1	»	»
			D.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	{	C.	4	4	5	4	»	1	»	»	2	»	2	»	»	»	»
			D.	2	»	5	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non res- pectés par le train.	{	C.	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	14	10	»	»
			D.	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mou- vement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	{	C.	8	5	2	1	7	2	»	2	4	5	6	5	»	»	»
			D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépas- sant pour tout autre motif leur point de stationne- ment habituel.	{	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	5	2	1	»
			D.	»	2	1	1	5	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	{	C.	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	10	18	5	»
			D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences.	{	C.	55	45	19	19	16	18	1	15	14	14	19	11	11	5	»
			D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	9	4	7	1	»
	Causes diverses et indéterminées	{	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	1	»	1	»
			D.	55	26	50	25	21	15	5	22	55	16	25	18	5	4	»
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	{	C.	»	14	7	4	6	5	1	6	5	11	12	8	9	5	»
			D.	»	1	1	»	1	2	5	4	6	4	5	10	4	»	»

C : Collision.
D : Déraillement.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS ET
AUX COLLISIONS DE TRAINS.

Des 107 déraillements et collisions de trains constatés en 1895, 25 ont fait des victimes, savoir (annexe XXVI) :

		1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	»	2	1
	Blessés	6	18	15
	Contusionnés	20	56	18
Totaux. . .		26	76	34
Agents de l'Admi- nistration. {	Tués	1	»	2
	Blessés	21	15	15
	Contusionnés	25	22	17
Totaux. . .		45	57	34
Ensemble. . .		71	113	68

§ 5. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS
OU COLLISIONS DE TRAINS.

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence*, sont (voir détails, annexe XXVII, littéra A) :

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Tués.	7	4	7
Blessés	57	54	55
Contusionnés	19	19	16
Totaux . . .	65	57	56

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte (voir annexe XXVII, littéra B) :

	1893.	1892	Moyennes des 14 dernières années
Tuées	55	50	55
Blessées.	54	25	59
Contusionnées.	7	7	7
Totaux . . .	94	82	101

C. Les agents de l'Administration, victimes d'accidents, s'élèvent au nombre de :

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années.
Tués.	47	48	70
Blessés	517	533	344
Contusionnés	229	253	151
Totaux	793	814	565

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes (*voir* détails, annexe XXVII, littéra C. pour l'exercice 1893) :

	TUÉS.											BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.										
	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Dans les stations. (¹) .	20	15	22	26	15	15	22	20	18	9	18	194	149	161	166	184	322	412	472	524	515	483
Dans les ateliers. (¹) .					»	2	1	2	1	»	»					15	15	24	12	11	13	1
En accrochant des véhicules	2	2	2	1	2	2	6	3	5	6	2	23	24	20	12	31	37	43	48	59	37	52
En décrochant les véhicules	4	1	»	1	2	»	1	»	2	»	»	14	9	1	4	7	8	10	13	15	12	23
Gardes-barrières. (²) .	18	16	7	7	7	9	7	8	8	11	7	9	6	7	5	6	2	2	3	3	6	2
Gardes-routes. (²) . .		5	3	4	»	4	1	3	3	4	1		9	6	1	5	1	4	5	2	4	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	2	1	2	»	»	1	»	»	»	»	1	49	22	21	9	12	5	6	18	20	10	10
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	8	7	1	4	2	4	4	8	6	4	1	63	39	53	50	37	80	109	127	127	125	136
Agents atteints en dehors de tout service.	16	15	13	7	5	14	4	12	11	11	11	14	13	9	13	4	9	13	11	7	12	11
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	9	5	8	»	6	4	7	2	5	2	4	26	23	26	26	19	28	23	21	13	22	19
Agents d'autres administrations.	5	5	5	6	4	5	2	2	2	1	2	8	3	11	13	10	8	7	12	19	14	7
Ensemble : tués, blessés et contusionnés . .	84	70	63	56	41	58	53	60	63	48	47	402	299	313	297	330	313	633	742	800	766	746

(¹) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1885 à 1886.

(²) — — — l'année 1885.

Résumé pour 1893.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions.	•	6	20	26
	par leur imprudence.	7	37	49	63
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	4	21	23	48
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	47	517	229	793
Personnes atteintes en circulant sur les voies ou en traversant les passages à niveau		22	34	7	63
Folie, suicide, ivresse, etc.		34	»	»	31
Ensemble pour l'année 1893. . .		408	645	298	4,024

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	171,905	112,378	124,020	43,800
1882	188	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,380	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
Moyennes	135	446	222	803	285,729	91,803	200,931	48,109

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 96 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 61 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 158 voyageurs et 1,980 agents de l'Administration.

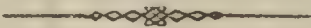
En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,105 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 521 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1895, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 853 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	189
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le Chemin de fer.	6
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	18
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	126
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	506
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	99
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	8
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	101
Total. . . .	853

Les contraventions constatées en 1892 étaient au nombre de 762. Il y a donc eu en 1895, une augmentation de 91 contraventions.



3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXIX.

MÈTRES.		
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	10,220
— — des Compagnies (2).	4,266,434	201,614
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre en 1892 et 1893	1,276,354	(3) 1,477,963

(1) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par le Grand Central belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 5,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes a été de 178,422 mètres en 1893 et en 1892.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1893, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.89	»	»	49,669	5.56

Ce réseau se trouve établi :

1 ^o A double voie, sur une éten- due de	216,945	17.00	19,549	9.70	236,492	16.00
2 ^o A simple voie, sur une éten- due de	1,059,411	85.00	182,062	90.50	1,241,473	84.00

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1893 comme en 1892, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,554 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

XXIX. L'annexe XXIX donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchan- dises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.		Différences pour 1893.
		En 1893.	En 1892.	
Voies principales.	Sections belges	1,493,297	1,493,297	»
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble. . .	1,714,457	1,714,457	»
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		529,110	521,576	+ 7,734
Totaux. . .		2,243,567	2,235,855	+ 7,734

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.42 p. ‰ et les voies accessoires 25.58 p. ‰ du réseau exploité en 1893. En 1892 ces rapports étaient de 76.68 p. ‰ et de 23.52 p. ‰.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXX. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1892 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.			
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	Différences pour 1893	
Stations	272	274	40	39	312	310	+ 2 ⁽¹⁾	XXX.
Haltes	46	45	12	13	58	58	(²)	
Points d'arrêt.	61	60	1	•	62	60	+ 2 ⁽³⁾	
Totaux	379	376	53	52	432	428	+ 4	

Les 512 stations existant en 1895 comprennent 115 ⁽⁴⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1895. XXX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1893	1892	Différences pour 1893.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) .	74	73	+ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	191	185	+ 6
Totaux.	265	258	7

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des

(¹) Beythem et Boeschèpe (Flandre occidentale) précédemment classées parmi les haltes.
 (²) *En plus* : Wonterghem (Flandre occidentale) antérieurement considérée comme point d'arrêt, et Eigenloo (Malines-Terneuzen) établie en 1895 ; — *en moins* : Beythem et Boeschèpe, (Flandre occidentale) transformées en stations en 1895.
 (³) *En plus* : Keselberg (Flandre occidentale), Maarland (Liège à Maestricht) et Jambede-Bois (Nord-Belge) créés en 1895 ; — *en moins* : Wonterghem actuellement rangé parmi les haltes.
 (⁴) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXI. L'annexe XXXI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Locomotives	551 ⁽²⁾	549 ⁽¹⁾	+ 2
Tenders	551	549	+ 2
Voitures à vapeur	10	10	"
Véhicules ⁽¹⁾ { à voyageurs.	859 ⁽³⁾	851 ⁽³⁾	+ 8
{ à bagages	465 ⁽⁴⁾	462 ⁽⁴⁾	+ 5
{ à marchandises	13,289	13,271	+ 18
{ pour services divers	57	55	+ 2
Ensemble	14,670	14,639	+ 31

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée ⁽⁵⁾ à la fin de l'année il y a :

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1893.	En 1892.
Matériel de traction.	{ Locomotives ⁽⁶⁾	0.58	0.58
	{ Tenders.	0.24	0.24

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 24 {
(3) — 50 { affectés au service spécial des trains-tramways.
(4) — 4 {

(5) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (4) ci-dessus].

(6) Y compris les voitures à vapeur.

		Par kilomètre de ligne	
		En 1893.	En 1892.
Matériel de transport. (²)	Voitures à voyageurs (¹) :	0.64	0.64
	Fourgons à bagages	0.55	0.55
	Wagons à marchandises	9.94	9.92
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	10.97	10.95

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1893, par les trains des chemins de fer concédés.
Elle peut se résumer comme il suit :

XXXII.

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
			SUR LES LIGNES		Ensemble.
			exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs	{	En 1893. . .	6,031,769	96,934	6,128,703
		En 1892. . .	6,044,782	98,675	6,143,457
Différences pour 1893 . . .			— 13,013	— 1,741	— 14,754
Trains de marchandises . . .	{	En 1893. . .	3,748,634	41,380	3,760,014
		En 1892. . .	3,678,879	41,001	3,689,880
Différences pour 1893 . . .			+ 69,755	+ 379	+ 70,134
Trains mixtes.	{	En 1893. . .	4,044,438	29,787	4,073,925
		En 1892. . .	934,064	28,338	962,402
Différences pour 1893 . . .			+ 110,074	+ 1,449	+ 111,523
TOTAUX.	{	En 1893. . .	40,824,541	438,101	40,962,642
		En 1892. . .	40,657,725	438,014	40,795,739
Différences pour 1893 . . .			+ 466,816	+ 87	+ 466,903

(¹) Non compris les voitures à vapeur.
(²) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (¹) de la page précédente].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

xxxiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1893 et en 1892, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
1 ^{re} classe	587,977	589,092	— 1,115	1,057,979	1,100,149	— 42,170	1.80	1.87	— 0.07
2 ^e —	2,611,096	2,463,407	+ 147,689	2,726,152	2,617,766	+ 108,386	1.04	1.06	— 0.02
3 ^e —	17,978,098	16,657,123	+1,320,970	8,365,404	8,012,322	+ 353,082	0.46	0.48	— 0.02
Ensemble. . .	21,177,171	19,709,627	+1,467,544	12,149,535	11,730,237	+ 419,298	0.57	0.60	— 0.03

Comparativement aux données correspondantes de 1892, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 7.43 p. % et de 3.57 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1893 est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central belge (481,152 voyageurs en plus), du Nord belge (462,811 en plus), du Liégeois-Limbourgeois (195,272 en plus), de la Flandre occidentale (164,190 en plus) et de Gand-Eecloo-Bruges (67,160 en plus).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes Nord belges (155,874 francs en plus), du Grand Central belge (121,508 francs en plus), de la Flandre occidentale (57,502 francs en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (40,560 francs en plus).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1893	14,328	8,220 45
En 1892	13,356	7,956 75
Augmentation en 1893	992	283 70

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1893 et en 1892, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

La répartition proportionnelle par classe de voitures s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1893.	En 1892.	En 1893.	En 1892.
1 ^{re} classe.	2.78 %	2.99 %	8.71 %	9.58 %
2 ^e —	12.55 %	12.50 %	22.44 %	22.52 %
3 ^e —	84.89 %	84.51 %	68.85 %	68.50 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.66 p. % du produit total de l'exploitation en 1893, et 29.57 p. % en 1892.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

XXXIII.

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892.	Différences pour 1893.		
Transports	taxés au minimum (colis).	49,577	41,539	+ 8,038	308,976
	— au poids (quintaux).	116,587	93,048	+ 23,539	
					253,286
					+ 55,690

Le produit de ces transports entre pour 0.75 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1893, et pour 0.64 p. % en 1892.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

XXXIII.

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892.	Différences pour 1893.		
Envois	taxés au minimum (colis). . .	1,054,366	996,489	+ 57,877	2,026,638
	— au poids (quintaux). . .	1,449,867	1,121,502	+ 28,365	
					2,003,771
					+ 22,867

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.95 p. % de la recette totale en 1893, et 5.05 p. % en 1892.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xxxiii. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
taxées au minimum (nombre).	130,847	122,115 + 8,732	23,968,823	23,494,283	+ 474,540
— au poids . . (tonnes).	15,752,827	15,129,319 + 623,508			

Par rapport au chiffre correspondant de 1892, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1893, a donc augmenté de 474,540 francs ou de 2.02 p. %. Cet accroissement s'applique notamment au chemin de fer de Liège à Maestricht (169,916 francs en plus), au réseau Liégeois-Limbourgeois (156,422 francs en plus), aux lignes Nord belges (119,438 francs en plus), et au réseau de la Flandre occidentale (47,793 francs en plus).

Le produit de cette catégorie de transports constitue 58.51 p. % de la recette générale en 1893, et 59.24 p. % en 1892.

§ 5. FINANCES.

xxxiii. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892.	Différence pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Groups.	221,834	210,487	+11,347	47,587	43,726	+ 3,861

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. % du produit total de l'exploitation en 1893 et à 0.11 p. % en 1892.

§ 6. ÉQUIPAGES.

xxxiii. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.			
1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.	
Équipages { transportés à grande vitesse	117	116	+ 1	4,310	3,611	+ 699
— à petite —	1,187	692	+ 495	11,054	10,478	+ 576
Ensemble . . .	1,304	808	+ 496	15,364	14,089	+ 1,275

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1895 et en 1892.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

XXXIII.

			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
Transports effectués (¹)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	1,998	1,686	+ 312	44,662	37,207	+ 7,455
		— par tête (animaux)	2,847	2,915	— 68			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	9,305	7,677	+ 1,628	321,211	289,785	+ 31,426
		— par tête (animaux)	149,427	143,818	+ 5,609			
Ensemble : transports			11,303	9,363	+ 1,940	365,873	326,992	+ 38,881
			152,274	146,733	+ 5,541			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.89 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1895. En 1892, cette proportion était de 0.82 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1895, à	fr. 2,080,531	XXXIII.
	en 1892, à	1,795,806	
Augmentation en 1895, ...		fr. 284,725	

Les produits extraordinaires forment 5.08 p. % de la recette totale en 1895 et 4.55 p. % en 1892.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

XXXIII.

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Voyageurs fr.	12,149,555	11,730,257	+ 419,298	
Bagages	508,976	253,286	+ 55,690	
Marchandises	{ petites	2,026,658	2,005,771	+ 22,867
		grosses	25,968,825	25,494,285
Finances	47,587	43,726	+ 3,861	
Équipages	15,564	14,089	+ 1,275	
Chevaux et bestiaux	565,875	526,992	+ 38,881	
Ensemble fr.		58,882,796	57,866,584	+ 1,016,412
Produits extraordinaires		2,080,531	1,795,806	+ 284,725
Totaux fr.		40,963,527	39,662,190	+ 1,501,157

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge. Sur les autres chemins de fer concédés ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1895 ont ainsi augmenté de 1,501,157 francs ou de 3.18 p. %, comparativement à celles qui ont été réalisées en 1892.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1892, les produits perçus en 1895 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	4,266,552	4,293,609	— 27,057	— 2.09
Chimay	552,077	564,725	— 12,648	— 2.24
Flandre occidentale	3,063,629	2,932,793	+ 130,836	+ 4.46
Gand-Eecloo-Bruges	733,882	698,212	+ 35,670	+ 4.86
Gand-Terneuzen	617,311	586,358	+ 30,953	+ 5.28
Grand Central belge.	43,647,522	43,519,021	+ 128,501	+ 0.95
Hasselt-Maeseyck.	463,604	463,814	— 210	— 0.13
Liège-Maastricht	4,473,182	4,266,962	+ 206,220	+ 16.28
Liégeois-Limbourgeois.	2,663,772	2,478,528	+ 185,244	+ 7.47
Malines-Terneuzen	4,215,400	4,222,451	— 7,051	— 0.53
Nord belge.	45,289,119	44,694,977	+ 594,142	+ 4.04
Taviers-Embresin.	53,223	41,274	+ 11,949	+ 28.95
Termonde-Saint-Nicolas.	224,054	499,466	+ 24,583	+ 12.33
TOTAUX. . .	40,963,327	39,662,490	+ 1,301,137	+ 3.28

D'après les chiffres de ce tableau, l'augmentation absolue des produits bruts de l'exploitation, en 1895, porte principalement sur les lignes Nord belges (594,142 francs), de Liège à Maastricht (206,220 francs), du Liégeois-Limbourgeois (185,244 francs), de la Flandre occidentale (130,836 francs) et du Grand Central belge (128,501 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes, en 1895, est la plus forte sur les lignes de Taviers à Embresin (28.95 p. %), de Liège à Maastricht (16.28 p. %), de Termonde à Saint-Nicolas (12.33 p. %) et du Liégeois-Limbourgeois (7.47 p. %).

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1893.		En 1892.
Voyageurs	29.66	100. "	29.57
Bagages.	0.75		0.64
Marchandises { petites	4.95		5.05
grosses.	58.51		59.24
Finances	0.12		0.11
Équipages	0.04		0.04
Chevaux et bestiaux	0.89		0.82
Produits extraordinaires.	5.08		4.55

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1895.

XXXIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1892.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. ‰.
Anvers-Gand.	773,311	794,773	— 21,462	— 2.70
Chimay	381,442	443,318	— 31,876	— 7.71
Flandre occidentale	1,736,944	1,700,128	+ 36,816	+ 2.16
Gand-Eecloo-Bruges.	399,823	404,767	— 4,942	— 1.22
Gand-Terneuzen	330,123	318,897	+ 11,226	+ 3.52
Grand Central belge.	7,167,382	7,406,994	— 239,612	— 3.23
Hasselt-Maeseyck	163,502	164,293	— 791	— 0.42
Liège-Maestricht	844,715	704,596	+ 140,119	+ 19.89
Liégeois-Limbourgeois.	1,653,744	1,670,256	— 16,542	— 0.99
Malines-Terneuzen	682,456	688,800	— 6,344	— 0.92
Nord belge	5,625,723	6,001,386	— 375,663	— 6.26
Taviers-Embresin	29,585	22,033	+ 7,552	+ 34.27
Termonde-Saint-Nicolas	144,997	138,655	+ 6,342	+ 4.57
Totaux. . .	49,933,719	20,428,896	— 495,177	— 2.42

Le décroissement total des dépenses en 1895, par rapport à celles de 1892, est donc de 495,177 francs ou de 2.42 p. ‰.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées principalement sur les lignes de Chimay (7.71 p. ‰), du Nord belge (6.26 p. ‰) et du Grand Central belge (3.23 p. ‰).

Par contre, les dépenses ont augmenté notamment sur les lignes de Taviers à Embresin (34.27 p. ‰), de Liège à Maestricht (19.89 p. ‰) et de Termonde à Saint-Nicolas (4.57 p. ‰).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1895, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Longueur kilométrique moyenne exploitée. . .	1,477 ^k .965	1,477 ^k .965	"	
Parcours kilométrique des trains.	10,962,642 ^k	10,795,759 ^k	+ 166,903 ^k	XXXII.
Recettes brutes	fr. 40,965,527	59,662,190	+ 1,501,157	X (XIII).
Dépenses d'exploitation.	19,955,719	20,428,896	— 495,177	
Recettes nettes	fr. 21,029,608	19,235,294	+ 1,796,514	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-				
tation au total général des recettes.	48.66 p. ‰	51.51 p. ‰	— 2.85 p. ‰	

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette fr.	27,716 03	26,833 67	+ 880 36
Dépense	13,487 27	13,822 31	— 335 04
Bénéfice	14,228 76	13,013 36	+ 1,215 40

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette fr.	3.7366	3.6739	+ 0.0627
Dépense	1.8183	1.8923	— 0.0740
Bénéfice	1.9183	1.7816	+ 0.1367

VII.

Personnel.

XXXIV. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1892 :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,535	2,506	+ 29
Agents divers et ouvriers	8,323	8,218	+ 105
Totaux.	10,858	10,724	+ 134

VIII.

Accidents.

XXXV. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1893, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1892, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»
	Agents des Compagnies	»	»	»
Ensemble.	En 1893. . .	»	»	»
	En 1892. . .	4	5	6
Différences pour 1893. . .		— 4	— 5	— 6

NOMBRE DE VICTIMES					
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	2	4	»	6
	Agents des Compagnies.	12	26	2	40
	Personnes étrangères au service . .	14	12	2	28
Ensemble. {					
En 1893. .		28	42	4	74
En 1892. .		23	26	2	51
Différences pour 1893. . .		+ 5	+ 16	+ 2	+ 23
TOTAUX . . {					
En 1893. . .		28	42	4	74
En 1892. .		23	27	7	57
Différences pour 1893. . .		+ 5	+ 15	— 3	+ 17

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1893 et 1892, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1893.	En 1892.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	60	96
Entraves apportées à la circulation des trains	28	17
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	1	7
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	3	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . .	116	81
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	11	22
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	1
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	4	7
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	3	»
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	2
Totaux	227	236
Diminution en 1893	9	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1895, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement d'une seconde voie d'entrée à la station de la Tête-de-Flandre et exécution de travaux pour la pose d'une seconde voie entre Saint-Nicolas et Lokeren.

Construction à Saint-Nicolas d'un nouvel atelier contenant une remise aux locomotives, une remise avec fosse pour la visite et l'entretien du matériel roulant, une salle pour la réparation et l'entretien des bâches, et un atelier de peinture.

Construction sur châssis métalliques : 1° de 2 fourgons à bagages avec frein ; — 2° de 10 wagons plats à charbon de 10 tonnes.

Transformation : 1° des appareils de traction et de choc des locomotives, des fourgons et des voitures à voyageurs ; — 2° d'une voiture de 2° classe en voiture de 3° classe.

Adhésion aux modifications de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État belge, en ce qui concerne les relations en services mixtes et internationaux.

Chimay.

Mise en œuvre, sur une étendue de 3,172 mètres, de traverses en hêtre créosotées, en remplacement de billes en chêne non créosotées.

Substitution de rails Vignole en acier de 30 kilogrammes par mètre courant, à des rails en fer, sur une longueur de 260 mètres, à la station d'Aublain.

Construction d'un auvent à la halle aux marchandises de la station de Momignies.

Remplacement des traverses en bois à 30 wagons à perches par des traverses mobiles en fer.

Renforcement des attelages à 60 wagons de diverses catégories, pour les mettre en rapport avec les prescriptions de la convention de Berne.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 7,293 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres pesant 38 kilogrammes par mètre courant.

Consolidation de certaines parties de voie par la pose de 34,596 plaques d'assise en acier.

Établissement de 231 mètres courants de voies de service nouvelles dans la station de Ledeghem et à l'atelier de Saint-Michel.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses des passages à niveau des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Roulers, Iseghem et Ingelmunster.

Agrandissement du bâtiment des recettes de la station de Roulers.

Construction d'une salle d'attente au point d'arrêt de Bisseghem et d'une annexe à l'atelier de tournerie.

Installation d'un pont à peser à Lendeledé.

Création d'un point d'arrêt au hameau de Keselberg sur la ligne de Menin à Roulers.

Mise en service d'une nouvelle locomotive à voyageurs.

Augmentation de l'effectif du matériel à voyageurs de 40 voitures de 3^e classe à couloir central.

Montage de 3 voitures de 1^{re} classe à salon sur double suspension métallique.

Organisation du service de récolement des coupons à la sortie des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Lichtervelde, Moorslede et Zonnebeke.

Adhésion à l'application en services mixtes et internationaux de divers tarifs spéciaux.

Classement plus favorable de plusieurs espèces de marchandises.

Extension du service des trains de voyageurs pour donner de nouvelles et meilleures correspondances aux points d'échange.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 7,376 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails en acier de 9 et de 12 mètres.

Remplacement de 7,460 billes en sapin par des traverses en chêne.

Construction de 400 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations d'Evergem et de Steenbrugge.

Installation d'une nouvelle plaque tournante et d'un abri pour bâches dans la station d'Eecloo.

Établissement de nouvelles loges de garde entre Sleydinge et Waerschoot.

Ouverture à l'exploitation du raccordement de l'usine de MM. Baert frères à la station de Steenbrugge.

Construction d'un fourgon à bagages et d'un wagon fermé à marchandises, de 10 tonnes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif intérieur pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, transports funèbres et animaux.

Gand-Terneuzen.

Remplacement, sur une longueur de 4 kilomètres environ, de rails en fer de 6 mètres par des rails en acier de 38 kilogrammes, et de billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Construction de 480 mètres courants de nouvelles voies de service à la station de Sas-de-Gand.

Grand Central belge.

Mise en œuvre de 7,980 rails en acier en remplacement de rails en fer.

Établissement de 698 mètres courants de voies nouvelles de service dans les stations de Couvin, Gastuche, Tilly, Baarle-Nassau, Olloy, Melick-Herkenbosch, Vlodrop et Vireux-Viroin et dans les haltes de Neuville, Florival, Riel et Merlemont.

Agrandissement des bâtiments des recettes des stations de Marbais et de Charleroy (Ville-Haute).

Construction d'une salle d'attente à la halte de Spaelbeek, d'un magasin aux marchandises à la halte de Frasnes-lez-Couvin et d'une usine à dégraisser les lavettes à la station de Walcourt.

Extension du terre-plein de chargement de la station de Velm.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1^o de la sucrerie de MM. Haffmans et C^{ie}, à la station de Landen; — 2^o de la ligne vicinale d'Oreye à Saint-Trond, à la gare de Saint-Trond.

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 476 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,695 billes en sapin par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le chemin de fer de l'État belge pour les transports en services mixtes et internationaux.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 7,479 mètres courants de rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 7,993 billes en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement de 344 mètres courants de voies de service nouvelles, et agrandissement du hangar aux marchandises avec bureau pour commis, facteurs et gardes, à la station de Visé.

Substitution d'une barrière basculante à mouvement simultané, à une barrière à lisses ordinaire, à un passage à niveau à Maestricht.

Mise en œuvre de 14 changements de voie et de 6 croisements en acier, en remplacement d'appareils en fer.

Allongement des quais des haltes pour trains-tramways à Liège-Cornillon, Souverain-Wandre, Sarolay, Pont d'Argenteau et Souvré.

Installation de 24 appareils d'éclairage système breveté Nieuwenhuys, avec candélabres, aux stations de Visé, Eysden et Maestricht.

Établissement de constructions en maçonnerie pour magasins, lampisterie ou installations diverses, dans les stations de Wandre, Cheratte et Argenteau et dans la halte de Liège-Cornillon.

Exhaussement de l'aile gauche du bâtiment des recettes de la gare d'Argenteau.

Ouverture au service public de la halte à voyageurs de Maarland, avec quais d'embarquement, signaux, clôtures, etc.

Acquisition : 1^{re} d'une nouvelle voiture à voyageurs de 1^{re} classe ; — 2^o de trois paires de roues de rechange pour locomotives et de deux paires de roues pour tenders.

Renouvellement complet : 1^o du foyer en cuivre rouge et du faisceau tubulaire en laiton de la chaudière d'une locomotive ; — 2^o des garnitures des voitures de 1^{re} classe avec amélioration du système de suspension des caisses par l'emploi de ressorts à boudin.

Réfection de la caisse de 20 wagons à charbon avec meilleurs essieux, boîtes à l'huile, traverses de tête, etc.

Remplacement de 6 essieux de wagons et de voitures.

Transformation d'une voiture de 1^{re} classe en wagon de secours, avec acquisition du matériel nécessaire.

Mise en vigueur : 1^o d'un tarif spécial pour l'expédition de divers produits de ou pour les gares du chemin de fer de l'Est français et les réseaux au delà ; — 2^o d'un nouveau tarif spécial réduit pour le trafic de certains produits métallurgiques destinés à l'exportation par navire de mer ; — 3^o d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport de produits agricoles destinés à l'alimentation et au couchage du bétail ; — 4^o d'un nouveau tarif mixte néerlandais pour l'envoi des marchandises, équipages, chevaux et bestiaux.

Extension du tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de houille, coke et briquettes de charbon à destination de certaines stations du Nord de la Belgique.

Extension, à certains trains, du service d'escorte des marchandises soumises au régime de douane.

Liégeois-Limbourgeois.

Remplacement de 900 mètres courants de rails en fer de 37 kilogrammes par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, avec éclisses cornières.

Substitution de 9,000 traverses en chêne équarries à des billes en chêne demi-rondes.

Construction d'une cabine pour les appareils de block à la gare d'Ans (Liégeois-Limbourgeois).

Exhaussement de la voie au moyen de gros galets entre Tongres et Nederheim.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la Fabrique nationale d'armes de guerre à la station de Herstal; — 2° du charbonnage de Belle-Vue et Bienvenue à la même station; — 3° de la ligne vicinale de Glons à Maestricht à la gare de Glons.

Malines-Terneuzen.

Construction de 1,394 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Saint-Nicolas, Terneuzen, Tamise, Sluyskil et Axel.

Parachèvement d'un hangar métallique et établissement d'une remise pour omnibus à Terneuzen.

Agrandissement du magasin à bois à Saint-Nicolas.

Établissement d'une halte à Eigenloo.

Acquisition : 1° d'une locomotive; — 2° de 10 wagons à haussettes de 10 tonnes (grand modèle); — 3° d'une pompe à vapeur système Worthington; — 4° d'un tour avec accessoires.

Nord belge.

Établissement ou modification de 2,517 mètres courants de voies à Dinant, Labuissière, Saint-Martin, Erquelinnes, Jemeppe, Engis, Flémalle-Haute et Amay.

Groupement des leviers de manœuvre et construction d'une fosse à descendre les roues de machines, avec abri, à la gare de Kinkempois.

Installation de signaux et d'enclanchements, construction d'un bâtiment pour forges, atelier de menuisier et magasin, et remplacement d'un treuil roulant de 8 tonnes par un de 10 tonnes, à la station de Huy.

Établissement d'abris fermés sur les quais à voyageurs de l'arrêt du Pont du Val-Saint-Lambert.

Allongement des quais à voyageurs de la station de Fontaine-Valmont et des points d'arrêt d'Aigremont et de Chokier.

Établissement d'une barrière pour la cour des marchandises à Ampsin.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses ou à pivot de 2 passages à niveau.

Remplacement d'une traversée de voie ordinaire par une traversée jonction simple à l'entrée de la gare de Quévy.

Installation d'un treuil roulant de 8 tonnes, à Amay.

Substitution d'un pont à bascule avec tablier de 6 mètres à un appareil avec tablier de 4 mètres, à la station de Jambes.

Établissement d'une prise d'eau directe dans l'Ourthe pour l'alimentation des machines à Liège-Longdoz.

Amélioration du service de l'eau, installation de 2 réservoirs nouveaux, de conduites pour eau potable, d'une pompe de secours et d'un filtre Chamberland à la gare de Frameries.

Reconstruction : 1° de 80 wagons à caisse fixe, en remplacement de 59 wagons à minerais et de 21 wagons à houille; — 2° de 11 wagons plats à marbre, en remplacement de 11 wagons de la même catégorie.

Organisation d'un nouveau train : 1° entre Givet et Hastière; — 2° d'Erquelinnes à Charleroy; — 3° le lundi, de Statte à Liège-Longdoz, avec admission des ouvriers abonnés.

Prolongement jusqu'à Huy du parcours d'un train-tramway de Hastière à Namur, les dimanches et les jours fériés.

Établissement et ouverture au service public d'un point d'arrêt pour trains-tramways au passage à niveau de la Jambe-de-Bois.

Ouverture à l'exploitation de la gare privée des carrières et fours à chaux de Beez.

Création d'un contrôle unique, en Belgique, pour les trains internationaux de voyageurs circulant entre Erquelinnes et Herbesthal et vice-versa.

Publication : 1° du nouveau tarif intérieur du Nord belge pour le transport des voyageurs et des bagages; — 2° de nouvelles conditions réglementaires pour les transports internationaux de marchandises, par application de la Convention de Berne; — 3° de nouveaux tarifs pour les transports de houille, coke et briquettes en service franco-belge.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif franco-belge pour le transport des voyageurs et des bagages (fixation à 3 jours au minimum de la durée de validité des billets aller-retour, et suppression en Belgique de la gratuité de transport des bagages); — 2° de nouvelles dispositions applicables aux transports d'explosifs.

Prorogation des tarifs exceptionnels nos 6 et 6^{bis} pour les transports de houille en destination de certaines stations du Nord du pays, avec emprunt des lignes du Grand Central belge.

Réduction de 25 p. % sur les prix de transport des produits destinés à l'alimentation et au couchage du bétail pendant la période du 15 juillet au 31 décembre.

Admission au tarif d'abonnement n° 7 des scories de hauts-fourneaux et des déchets de convertisseurs Bessemer.

Taveirs à Embresin.

Renouvellement de toutes les parties en bois du pont de Branchen.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la râperie de Ramillies; — 2° de la sucrerie de M. Gilain, à Noville; — 3° de la sucrerie de M. Gilain, à Tavier (route de Namur).

Termonde à Saint-Nicolas.

Mise en service de 2 nouvelles chaudières de locomotives.

Classement plus favorable de diverses marchandises transportées en services mixtes et internationaux.

Organisation du contrôle des trains par les chefs de station.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale de

			SOMME TOTALES.
Capital de premier établissement (annexe II et page 159)	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc.	1,097,207,734 72	1,384,219,977
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau	219,940,854 53	
		287,012,242 77	
	Idem repris aux compagnies	67,071,388 24	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires (¹).		11,090,438 79	175,395,629
Approvisionnements en dépôt (²)		24,296,656 65	
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation (³)	26,444,136 65	
	des soldes accumulés (³)	113,567,397 85	
Recettes brutes de l'exploitation (⁴)		3,310,686,075 75	3,315,625,155
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (⁴).		4,939,079 93	
Ensemble fr.			4,875,240,763

(¹) Voir annexe VI.
(²) — — XXII.
(³) — — VII.
(⁴) — — IX et X.

origine jusque fin 1893.

PASSIF.

	SOMMES
	TOTALES.
Amortissement des capitaux. { à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 fr.	43,640,992 21
{ à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887.	27,463,983 69
{ à 3 1/2 p. %, des capitaux utilisés depuis le 1 ^{er} janvier 1887	674,623 87
	77,664,485 45
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).	5,884,585 38
Reste à amortir le 31 décembre 1893	4,306,555,792 34
	4,384,219,977 49
Capital de premier établissement (<i>voir actif</i>) (1). .fr.	4,384,219,977 49
Dépenses des capitaux utiles (2).	1,438,844,265 01
Intérêts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (2).	473,710,527 73
Revanche ou loyer pr l'usage de la ligne de Spa à la frontière (2).	40,646,533 83
Primes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation (2).	4,639,518 57
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement des rails (2).	478,125 87
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances (2).	4,883,745 34
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1839 à 1858 (2).	4,570,803 56
Depenses d'exploitation (annexe VI) fr.	4,944,283,473 47
Total du passif. fr.	4,657,276,975 57
Pour balance. { Parachèvement sur compte d'exploitation (<i>voir actif</i>) fr.	41,090,438 79
{ Renouvellement des approvisionnements.	24,296,656 65
{ Soldes actifs accumulés (2) { en caisse .fr. 49,500,832 37 }	482,576,692 40
{ { intérêts .fr. 433,075,859 73 }	
	4,875,240,763 44
Ensemble. fr.	4,875,240,763 44

pital afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,538,270,623-79 : voir p. 4 et annexe XIII, annexe VII.

vec l'amortissement, un solde de fr. 289,745,587-51 qui se réduit à fr. 156,667,527-58, sans les intérêts en compte-courant (p. 8).

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement, l*

		COUT des LIGNES EXPLO et de celles en voie de construc
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation	fr. 349,378,740 66	364,908,606,41
b) — en construction	9,645,280 07	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,884,585 38	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		529,857,82
a) Lignes en exploitation	fr. 456,004,324 40	464,949,215 86
b) Parachèvement y relatif	8,944,891 76	
C. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) {	Lignes en exploitation fr. 48,027,244 05	48,446,69
	— en construction 419,485 25	
D. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	491,748,65
b) Parachèvement effectué par l'État.	56,609,982 58	
E. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.		8,771,82
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)		38,216,25
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		40,466,47
II. Acquisition {		4,097,207,73
de	pour l'ensemble du réseau exploité fr. 249,940,854 53	287,012,24
I. matériel {	repairs aux compagnies. 67,074,388 24	
Total du capital de premier établissement (2)		4,384,219,97

(1) Le coût des ateliers de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première (A) qui comprend tous les ateliers.
(2) Voir détails, annexe XXVIII.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1893.

PASSIF.

				CAPITAUX
				AMORTIS
				ET A AMORTIR.
Amortissement des capitaux.	{	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1) .	43,640,992 21	71,779,599 77
		à 3 ½ p. % { des capitaux unifiés fin 1886, } soit depuis 1887 (2) }	27,463,983 69	
		à 3 ½ p. % des capitaux utilisés depuis 1887	674,623 87	
Amortissement indirect.	{	Aliénations d'immeubles (3)	3,774,540 27	77,664,185 45
		Participation des villes dans divers travaux (3)	391,181 88	
		Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (3)	1,361,892 99	
		Travaux { Anvers à Tilbourg.	278,449 44	
		abandonnés. { Wavre à Jodoigne.	78,521 40	
à amortir.	{	Lignes en exploitation.	1,296,491,027 02	1,306,555,792 34
		Lignes en { Capital	9,645,280 07	
		construction. { Intérêts intercalaires	419,485 25	
Total égal à l'actif (4) fr. . .				4,384,219,977 49

1) Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.

2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

3) Annexe X.

4) Le capital afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,568,270,626-79 : voir p. 4, et annexe XIII.

DOIT.

N° III. — COMPTI

Dépenses d'exploitation de 1893. (Évaluation.)	Services communs.	fr. 4,353,751 32	} (1) 81,969,340
	Voies et travaux	49,517,959 79	
	Traction et matériel	37,087,953 33	
	Transports.	21,947,738 98	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	1,959,486 58	
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1893		fr. 102,456 18	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1).		fr.	63,639,56
			Fr. 145,608,900

(1) Pour les années antérieures, voir annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé :	Intérêts. . fr. 41,300,280 34	} 46,067,565 26	} 55,045,335
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Amortissem ^t . 4,307,149 54		
			Intérêts. . . 427,590 90		
			Amortissem ^t . 32,544 68		
		Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 3,504,530 27	} 3,688,511 73	
			Amortissem ^t . 183,981 46		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.			4,789,256 27		
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. .			500,000 »		
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1). .			17,500 »		
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.			48,468 49	} 65,968	
Solde pour balance. . .	{	Encaisse de l'exploitation (2)	49,500,832 37	} 182,576,692	
		Intérêts en compte courant (3)	133,075,859 73		
			Fr.	237,687,993	

(1) La loi du 24 mai 1882, § 23, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 40,906,605-18 + 65,659,562-45 — 55,045,555-26 = fr. 49,500,852-57.

(3) Savoir : fr. 126,180,101 25 + 5,848,054-65 + 1,115,692-54 — 65,968-49 = fr. 153,675,859-75.

EXPLOITATION. — Exercice 1893.

AVOIR.

Recettes de exploitation.	Voyageurs	.fr. 47,123,591 84	
	Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	
	Bagages	1,396,002 77	
	Petites marchandises.	9,658,466 40	
	Grosses marchandises	81,856,771 48	145,547,138 99
	Finances	234,378 59	
	Équipages	69,061 54	
	Chevaux et bestiaux	1,538,528 38	
	Produits extraordinaires (voir détails pp. 48 et 49)	3,507,029 59	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.		61,769 64
		Fr. (1)145,608,908 63	

(1) Pour les années antérieures, voir annexes IX et X.

Exercice 1893. — Charges et ressources (1).

le au 31 décembre 1892	De l'encaisse de l'exploitation (2).	.fr. 40,906,603 48	167,086,704 41
	Des intérêts en compte courant (2).	126,480,401 23	
	Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.	5,848,034 65	
	Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1892	63,639,562 45	70,601,289 44
	Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. \%}}{2}$)	1,113,692 34	
		Fr. 237,687,993 85	

Pour ce compte depuis l'origine voir annexe VII.

Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1892.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats définitifs.

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893 (¹).
Recettes brutes	131,525,110 04	136,855,369 87	141,190,895 75	142,736,211 33	139,937,101 88	145,517,133 99
{ des transports et produits extraordinaires.	87,506 44	64,714 47	60,923 32	80,344 49	89,217 92	61,769 61
{ diverses.						
Intérêts des soldes actifs (a)	3,705,813 77	4,231,810 60	4,774,210 24	5,125,458 56	5,509,329 79	5,818,034 65
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploit- tation (a).	4,078,722 54	4,088,597 15	4,001,110 17	4,025,360 72	4,007,053 62	4,113,692 34
Ressources totales.	136,397,152 76	142,243,492 09	147,027,139 48	148,967,375 40	146,512,733 21	152,570,635 62
Dépenses d'exploitation	69,971,328 50	74,714,532 80	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,969,346 18
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	13,474 69	447 47	"	"	"	"
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	4,630,024 43	4,885,906 14	5,076,115 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	42,936 02	44,947 01	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (a).	17,500 "	17,500 "	17,500 "	17,500 "	17,500 "	17,500 "
Charges des capitaux (²)	42,929,163 75	43,331,239 39	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51
{ Intérêts à 3 1/2 p. %	3,678,530 07	3,831,501 40	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48
{ Amortissement progressif						
Dépenses totales.	121,282,957 46	126,832,073 91	136,991,473 17	137,999,625 75	136,865,151 34	137,080,647 93
Solde (³)	"	"	"	"	"	"
{ Insuffisance	15,414,495 30	15,411,418 18	10,035,666 31	10,967,749 35	9,677,281 87	15,489,987 69
{ Excédent						

Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les lettres (a).

Solde	"	"	"	"	"	"
{ Insuffisance	10,390,095 01	10,450,457 44	4,324,449 41	4,881,712 16	3,224,294 21	8,594,229 19
{ Excédent						

(¹) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.

(²) Savoir : 5.7904798 p. % jusqu'en 1961, pour les capitaux unifiés fin 1886 (p. 89 de 1887), et 5.665781 p. % pendant quatre-vingt-dix ans, pour les capitaux utilisés annuellement depuis 1887. Avant 1887, la charge a été de 4.120775 p. % indistinctement.

(³) Pour les années antérieures voir l'annexe VII.

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses
régées définitivement d'après la loi de comptabilité.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLE pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (¹).		DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,997 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90.8	1,416,982 94	892 24	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	24 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,241,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47,250 06	5,911,729 15	9,194,667 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,288,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10,013,360 08	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,968 49	48 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,686 41	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,931,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 70	153,768 14	23,018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.6	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3,269.4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	80,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	»	82,480,428 76	58 90
(2) 1893	3,278.7	145,547,138 99	61,769 64	63,639,562 45	81,969,346 18	»	81,969,346 18	56 29
		3,310,686,075 75	4,939,079 93	1,374,341,682 51	1,941,283,473 17	11,090,438 79	1,930,193,034 38	
		3,315,625,155 68		3,315,625,155 68				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,774,540-27 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — Comptes généraux annuels

ANNÉES.	RESSOURCES.				CHARGE.				
	Recettes nettes de l'exploitation. (Voir tabl. VI.)	Intérêts de six mois y relatifs.	Intérêts pleins des soldes actifs accumulés.	TOTAL.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducale.	Somme bonifiée aux compagnies concessionnaires pour transport en service.
					Intérêts.	Amortissements.			
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1835	100,515 06	2,010 30	»	102,525 36	32,533 49	982 52	»	»	»
1836	394,458 34	7,889 17	2,760 37	405,107 88	132,307 74	4,029 03	»	»	»
1837	227,886 46	4,557 73	13,511 22	245,955 41	398,152 76	12,228 25	»	»	»
1838	329,651 02	6,593 02	6,934 19	343,178 23	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»
1839	1,199,892 63	23,997 85	»	1,223,890 48	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»
1840	2,277,952 30	45,559 05	»	2,323,511 35	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»
1841	1,812,421 14	36,248 42	»	1,848,669 56	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»
1842	3,022,388 18	60,447 76	»	3,082,835 94	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»
1843	3,634,967 35	72,699 35	»	3,707,665 70	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»
1844	5,270,433 72	105,408 67	»	5,375,842 39	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»
1845	6,114,565 06	122,291 30	»	6,236,856 36	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»
1846	6,446,292 44	128,925 85	»	6,575,218 29	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»
1847	5,274,902 68	105,498 05	»	5,380,400 73	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»
1848	3,445,313 82	68,906 28	»	3,514,220 10	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»
1849	5,127,421 80	102,548 44	»	5,229,970 24	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»
1850	5,911,729 15	118,234 58	»	6,029,963 73	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	»	»
1851	7,729,368 55	154,587 37	»	7,883,955 92	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»
1852	8,912,750 97	178,255 02	»	9,091,005 99	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»
1853	9,732,551 98	194,651 04	»	9,927,203 02	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»
1854	11,456,126 03	229,122 52	»	11,685,248 55	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»
1855	11,565,686 41	231,313 73	»	11,797,000 14	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»
1856	10,066,800 15	201,336 »	»	10,268,136 15	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»
1857	11,078,085 95	221,561 72	»	11,299,647 67	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»
1858	12,418,834 37	248,376 69	»	12,667,211 06	7,986,487 »	430,503 02	1,693,006 08	»	»
1859	13,671,799 97	273,436 »	6,833 66	13,952,069 63	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»
1860	15,413,295 05	308,265 90	153,720 97	15,875,281 92	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»
1861	18,369,295 85	367,385 92	375,465 35	19,112,147 12	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»
1862	17,453,165 01	349,063 30	714,406 94	18,516,635 25	8,304,849 »	515,924 84	2,000,941 10	»	»
1863	18,193,450 61	363,869 01	1,021,403 37	19,578,722 99	8,589,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»
1864	18,957,800 75	379,156 02	1,353,222 15	20,690,178 92	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»
1865	18,662,361 44	373,247 23	1,713,837 77	20,749,446 44	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»
1866	14,906,820 93	298,136 42	2,062,857 49	17,267,814 84	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»
1867	15,925,151 02	318,503 02	2,237,194 92	18,480,848 96	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»
1868	17,913,759 51	358,275 19	2,420,849 41	20,692,884 11	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»
1869	18,829,156 88	376,583 14	2,675,259 64	21,880,999 66	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»
1870	19,440,569 16	388,811 38	2,990,312 23	22,809,692 77	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»
1871	31,666,772 70	633,335 45	3,322,613 96	35,622,722 11	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»
1872	27,209,169 85	544,183 40	3,894,434 86	31,637,788 11	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»
1873	23,018,586 13	460,371 72	4,228,023 07	27,706,980 92	19,298,408 30	1,154,595 56	10,933,325 51	500,000 »	»
1874	26,711,178 12	534,223 56	4,056,175 80	31,301,577 48	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»
1875	30,888,925 91	617,778 52	3,944,156 39	35,450,860 82	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»
1876	32,682,775 35	653,655 51	3,933,319 48	37,269,750 34	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»
1877	34,977,222 54	699,544 45	3,957,022 54	39,633,789 53	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»
1878	38,060,757 17	761,215 14	3,948,804 53	42,770,776 84	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»
1879	40,744,101 51	814,882 03	3,980,688 42	45,539,671 96	37,311,443 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»
1880	45,216,760 01	904,335 20	4,060,454 »	50,181,549 21	39,531,761 30	2,223,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»
1881	41,832,932 11	836,658 64	4,195,287 19	46,864,877 94	42,085,242 95	2,593,103 56	4,590,590 83	500,000 »	117,672
1882	44,537,524 46	890,750 49	4,080,187 55	49,508,462 50	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»
1883	48,527,668 40	970,553 37	3,987,429 65	53,485,651 42	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,961
1884	48,368,694 76	967,373 90	3,972,499 91	53,368,568 57	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,000
1885	49,719,232 73	994,384 65	3,902,388,71	54,616,006 09	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,000
1886	50,612,958 51	1,012,259 17	3,840,058 81	55,465,276 49	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,000
1887	57,448,140 86	1,005,342 47	3,327,625 69	61,781,109 02	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,962
1888	61,641,287 95	1,078,722 54	3,705,813 77	66,425,824 26	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,474
1889	62,205,551 54	1,088,597 15	4,234,810 60	67,528,959 29	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 »	447
1890	57,206,295 61	1,001,110 17	4,774,210 24	62,981,616 02	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»
1891	58,592,041 06	1,025,360 72	5,125,458 56	64,742,860 34	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»
1892	57,545,921 04	1,007,053 62	5,509,329 79	64,062,304 45	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»
1893	(1) 63,639,562 45	1,113,692 34	5,848,034 65	70,601,289 44	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 »	»
	1,374,341,682 51	26,441,136 65	113,567,397 85	1,514,350,217 01	1,067,064,665 24	71,779,599 77	173,710,527 73	10,646,538 83	1,639,518

(1) Chiffres approximatifs pour 1893 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) Voir renvoi n° 1 du tableau IV.

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

1°	De 1835 au 31 décembre 1886.	4.120775
2°	de 1887 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887)	5.7904798
	{ b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1837.	5.665781

exploitation d'après les résultats définitifs.

				SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
Intérêts relatifs aux avances faites par le Trésor. (Col. 7, 8 et 9.)	Intérêts du capital avancé par le Trésor pour approvisionnement supplémentaire de rails.	Intérêts pleins des soldes passifs accumulés.	TOTAL.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
"	"	"	33,516 01	69,009 35	"	69,009 35	"
"	"	"	136,336 77	268,771 11	"	337,780 46	"
"	"	"	410,381 01	"	164,425 60	173,354 86	"
"	"	"	1,046,218 61	"	703,040 38	"	529,685 52
"	"	21,187 42	1,642,363 52	"	418,473 04	"	948,158 56
"	"	37,926 34	2,264,078 68	59,432 67	"	"	888,725 89
"	"	35,549 03	2,713,420 64	"	864,751 08	"	1,753,476 97
"	"	70,139 08	3,504,424 58	"	421,588 64	"	2,175,065 61
"	"	87,002 62	4,733,418 92	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83
"	"	128,032 71	6,012,710 60	"	636,868 21	"	3,837,686 04
"	"	153,507 44	6,321,710 31	"	84,853 95	"	3,922,539 99
"	"	156,901 60	6,537,240 16	37,978 13	"	"	3,884,561 86
463 68	"	155,382 47	6,832,294 24	"	1,451,893 51	"	5,336,455 37
1,498 90	"	213,458 21	7,169,602 45	"	3,655,382 35	"	8,991,837 72
3,055 11	"	359,673 51	7,603,505 40	"	2,373,535 16	"	11,365,372 88
3,881 56	"	454,614 92	7,885,734 05	"	1,855,770 32	"	13,221,143 20
4,029 76	"	528,845 73	8,008,644 91	"	124,688 99	"	13,345,832 19
4,240 31	"	533,833 29	8,056,494 05	1,034,511 94	"	"	12,311,320 25
6,077 61	"	492,452 81	8,248,347 20	1,678,855 82	"	"	10,632,464 43
8,998 54	"	425,298 58	8,543,628 29	3,141,620 26	"	"	7,490,844 17
12,014 38	"	299,633 77	8,914,751 34	2,882,248 80	"	"	4,608,595 37
14,244 24	"	184,343 81	9,197,023 90	1,071,112 25	"	"	3,537,483 12
15,090 81	"	141,499 32	10,050,187 15	1,249,460 52	"	"	2,288,022 60
16,830 06	"	91,520 90	10,208,347 06	2,458,864 "	"	170,841 40	"
17,676 53	"	"	10,279,886 79	3,672,182 84	"	3,843,024 24	"
18,003 75	"	"	10,331,672 39	5,543,609 53	"	9,386,633 77	"
19,905 16	"	"	10,638,607 36	8,473,539 76	"	17,860,173 53	"
20,009 41	"	"	10,841,724 45	7,674,910 80	"	25,535,084 33	"
21,471 71	"	"	11,283,253 54	8,295,469 45	"	33,830,553 78	"
23,574 71	"	"	11,674,788 43	9,015,390 49	"	42,845,944 27	"
24,804 08	"	"	12,023,953 45	8,725,492 99	"	51,571,437 26	"
30,804 20	"	"	12,909,379 08	4,358,435 76	"	55,929,873 02	"
33,723 07	"	"	13,889,486 65	4,591,362 31	"	60,521,235 33	"
36,712 92	"	"	14,332,628 49	6,360,255 62	"	66,881,490 95	"
35,625 95	"	"	14,254,684 80	7,626,314 86	"	74,507,805 81	"
34,731 33	"	"	14,252,149 58	8,557,543 19	"	83,065,349 "	"
89,476 88	"	"	21,327,199 69	14,295,522 42	"	97,360,871 42	"
102,086 11	"	"	23,308,082 89	8,339,705 22	"	105,700,576 64	"
116,833 26	"	"	32,003,162 63	"	4,296,181 71	101,404,394 93	"
116,643 15	"	"	34,102,062 67	"	2,800,485 19	98,603,909 74	"
119,903 08	"	"	35,721,783 57	"	270,922 75	98,332,986 99	"
107,447 86	"	"	36,677,173 83	592,576 51	"	98,925,563 50	"
40,116 85	"	"	39,839,239 80	"	205,450 27	98,720,113 23	"
42,144 84	"	"	41,973,679 60	797,097 24	"	99,517,210 47	"
43,704 24	"	"	43,545,532 47	1,994,139 49	"	101,511,349 96	"
52,541 22	"	"	46,810,719 33	3,370,829 88	"	104,882,179 84	"
55,759 36	"	"	49,742,369 06	"	2,877,491 12	102,004,688 72	"
49,607 46	31,745 84	"	51,827,409 96	"	2,318,947 46	99,685,741 26	"
53,332 83	75,533 46	"	53,858,894 89	"	373,243 47	99,312,497 79	"
52,887 97	80,000 "	"	55,061,348 73	"	1,752,780 16	97,559,717 63	"
58,709 98	80,000 "	"	56,174,253 46	"	1,558,247 37	96,001,470 26	"
53,743 83	80,000 "	"	56,391,727 11	"	526,450 62	95,075,019 64	"
44,805 77	25,846 57	"	50,975,735 26	10,805,373 76	"	105,880,393 40	"
42,936 02	17,500 "	"	51,311,628 96	15,114,195 30	"	120,994,588 70	"
44,947 01	17,500 "	"	52,117,541 11	15,411,418 18	"	136,406,006 88	"
46,603 51	17,500 "	"	52,945,949 71	10,035,666 31	"	146,441,673 19	"
47,282 09	17,500 "	"	53,775,110 99	10,967,749 35	"	157,409,422 54	"
45,895 75	17,500 "	"	54,385,022 58	9,677,281 87	"	167,086,704 41	"
48,468 49	17,560 "	"	55,111,301 75	15,489,987 67	"	18,576,692 10	"
883,764 34	(2) 478,125 87	4,570,803 56	1,331,773,524 91	213,737,915 67	31,161,253 57		
				182,576,692 10			

N^o VII^{bis}. — *Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.*
(Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant.)

Années	RECETTES nettes de L'EXPLOITATION.	CHARGES.			TOTAL.	SOLDES ANNUELS		SOLDES ACCUMULÉS.	
		CAPITAUX des lignes exploitées intérêts et amortissements réunis.	Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	SOMMES bonnifiées aux compagnies concession- naires pour transports en service.		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1835	100,515 06	33,516 01	"	"	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"
1836	394,458 34	136,336 77	"	"	136,336 77	253,121 57	"	325,120 62	"
1837	227,886 46	410,381 01	"	"	410,381 01	"	182,494 55	142,626 07	"
1838	329,651 02	1,046,218 61	"	"	1,046,218 61	"	716,567 59	"	573,941 52
1839	1,199,892 63	1,621,176 10	"	"	1,621,176 10	"	421,283 47	"	995,224 99
1840	2,277,952 30	2,226,152 34	"	"	2,226,152 34	51,799 96	"	"	943,425 03
1841	1,812,421 14	2,677,871 61	"	"	2,677,871 61	"	865,450 47	"	1,808,875 50
1842	3,022,388 18	3,434,285 50	"	"	3,434,285 50	"	411,897 32	"	2,220,772 82
1843	3,634,967 35	4,646,416 30	"	"	4,646,416 30	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77
1844	5,270,433 72	5,884,677 89	"	"	5,884,677 89	"	614,244 17	"	3,846,465 94
1845	6,114,565 06	6,168,202 87	"	"	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,900,103 75
1846	6,446,292 44	6,380,338 56	"	"	6,380,338 56	65,953 88	"	"	3,834,149 87
1847	5,274,902 68	6,630,079 77	46,368 32	"	6,676,448 09	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28
1848	3,445,313 82	6,804,754 76	149,890 58	"	6,954,645 34	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80
1849	5,127,421 80	6,935,265 91	305,510 87	"	7,240,776 78	"	2,113,354 98	"	10,858,381 78
1850	5,911,729 15	7,039,081 96	388,155 61	"	7,427,237 57	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20
1851	7,729,368 55	7,072,793 02	402,976 40	"	7,475,769 42	253,599 13	"	"	12,120,291 07
1852	8,912,750 97	7,094,389 30	424,031 15	"	7,518,420 45	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55
1853	9,732,551 98	7,142,056 14	607,760 64	"	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35
1854	11,456,126 03	7,209,477 53	899,853 64	"	8,109,331 17	3,346,794 86	"	"	5,396,430 49
1855	11,565,686 41	7,401,665 44	1,201,437 75	"	8,603,103 19	2,562,583 22	"	"	2,433,847 27
1856	10,066,800 15	7,574,011 95	1,424,423 90	"	8,998,435 85	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97
1857	11,078,085 95	8,384,516 31	1,509,080 71	"	9,893,597 02	1,184,488 93	"	"	180,994 04
1858	12,418,834 37	8,416,990 02	1,683,006 08	"	10,099,996 10	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"
1859	13,671,799 97	8,494,557 49	1,767,652 77	"	10,262,210 26	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"
1860	15,413,295 05	8,513,293 96	1,800,374 68	"	10,313,668 64	5,099,626 41	"	10,647,069 35	"
1861	18,369,295 85	8,628,186 05	1,990,516 15	"	10,618,702 20	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"
1862	17,453,165 01	8,820,773 94	2,000,941 10	"	10,821,715 04	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"
1863	18,193,450 61	9,114,610 61	2,147,171 22	"	11,261,781 83	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"
1864	18,957,800 75	9,293,742 54	2,357,471 18	"	11,651,213 72	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"
1865	18,662,361 44	9,518,741 03	2,480,408 34	"	11,999,149 37	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"
1866	14,906,820 93	9,798,154 77	3,080,420 11	"	12,878,574 88	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"
1867	15,925,151 02	10,483,456 70	3,372,306 88	"	13,855,763 58	2,069,387 44	"	50,028,205 34	"
1868	17,913,759 51	10,624,623 89	3,671,291 68	"	14,295,915 57	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"
1869	18,829,156 88	10,656,463 67	3,562,595 18	"	14,219,058 85	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"
1870	19,440,569 16	10,744,285 28	3,473,132 97	"	14,217,418 25	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"
1871	31,666,772 70	12,290,035 05	8,947,687 76	"	21,237,722 81	10,429,049 89	"	73,903,348 11	"
1872	27,209,169 85	13,070,654 64	10,135,342 14	"	23,205,996 78	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"
1873	23,018,586 13	20,453,003 86	11,433,325 51	"	31,886,329 37	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"
1874	26,711,178 12	22,571,104 50	11,414,315 02	"	33,985,419 52	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"
1875	30,888,925 91	23,861,572 20	11,740,308 29	"	35,601,880 49	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"
1876	32,682,775 35	26,034,540 22	10,534,785 75	"	36,569,325 97	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"
1877	34,977,222 54	36,037,437 85	3,761,685 10	"	39,799,122 95	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"
1878	38,060,757 17	37,967,051 13	3,964,483 63	"	41,931,534 76	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"
1879	40,744,101 51	39,381,403 82	4,120,424 41	"	43,501,828 23	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"
1880	45,216,760 01	41,754,055 72	5,004,122 39	"	46,758,178 11	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"
1881	41,832,932 11	44,478,346 51	5,090,590 83	117,672 36	49,686,609 70	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"
1882	44,537,524 46	47,035,310 38	4,710,746 28	"	51,746,056 66	"	7,208,360 20	25,115,998 73	"
1883	48,527,638 40	48,796,707 39	4,783,359 31	149,961 90	53,730,028 60	"	5,208,532 20	19,913,638 53	"
1884	48,368,694 76	50,089,663 79	4,638,796 97	200,000 "	54,928,460 76	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"
1885	49,719,232 73	51,014,545 04	4,420,998 44	600,000 "	56,035,543 48	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"
1886	50,612,958 51	51,533,600 38	4,324,382 90	400,000 "	56,257,983 28	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"
1887	57,448,140 86	46,192,386 04	4,554,734 73	157,962 15	50,905,082 92	6,543,057 94	"	7,935,594 95	"
1888	61,641,287 95	46,607,693 82	4,630,024 43	13,474 69	51,251,192 94	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"
1889	62,205,551 54	47,163,740 49	4,885,906 14	447 47	52,035,094 10	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"
1890	57,206,295 61	47,805,730 67	5,076,115 53	"	52,881,846 20	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"
1891	58,592,041 66	48,556,660 99	5,153,667 91	"	53,710,328 90	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"
1892	57,545,921 04	49,326,397 92	4,995,228 91	"	54,321,626 83	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"
1893	63,639,532 45	49,756,076 99	5,289,256 27	"	55,045,333 26	8,594,229 19	"	49,500,832 37	"
1,374,341,682 51		1,138,844,265 01	184,357,066 56	1,639,518 57	1,324,840,850 14	138,836,581 20	89,335,748 83		

(1) 49,501,832 37

Nº VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.*
— *Exercices 1893 et 1892.*

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1893.	ANNÉE 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1893.	
		CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (¹).	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	438,169 52	480,696 08	"	22,526 70
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	106,900 "	122,182 04	"	15,282 04
	Matériel et fournitures de bureau.	655,157 "	615,278 25	21,878 77	"
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 "	50,000 "	"	"
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée	50,000 "	49,975 "	25 "	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	42,682 "	46,547 05	"	5,865 05
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,057 "	11,175 25	"	118 25
		1,555,965 52	1,575,855 65	— 19,888 55	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,746,707 79	1,768,515 52	"	21,805 73
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,009,852 "	10,857,464 48	172,587 52	"
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 "	4,610,000 "	"	41,000 "
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,229,551 05	2,291,642 28	"	62,291 23
		19,554,910 84	19,507,620 28	+ 47,290 56	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,871,735 55	1,875,474 20	"	5,720 85
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,597,660 "	12,578,548 55	219,111 47	"
	Primes d'économie et de régularité.	646,612 10	646,697 52	"	85 42
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,517,000 "	6,517,426 59	"	1,200,426 59
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	16,660,605 11	16,287,745 22	372,859 89	"
		57,095,628 54	57,705,889 86	— 612,261 52	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,845,555 98	9,689,025 55	156,528 65	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,849,885 "	6,774,554 60	75,550 40	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	595,000 "	594,858 05	161 95	"
	Frais d'exploitation	2,291,000 "	2,198,028 "	92,972 "	"
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,565,417 55	1,551,728 07	51,689 28	"
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	939,198 57	1,500,152 70	"	540,954 13
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	105,500 "	18,921 10	84,578 90	"
		22,007,554 90	21,907,227 85	+ 100,127 05	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,860,561 58	1,886,912 12	"	26,550 54
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	95,925 "	95,925 "	"	"
	Primes	5,000 "	5,000 "	"	"
		1,959,486 58	1,985,857 12	— 26,550 54	
Ensemble . . .		81,969,546 18	82,480,428 76	— 511,082 58	
Dépenses approximat. portées au compte de 1892.		"	82,655,967 "		

(¹) Y compris fr. 116,780-69 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1892, en vertu de la loi de comptabilité.

L'EXPLOITATION. — Exercices 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1893.	Année 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1893.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (1)	47,286,900 54	46,498,771 56	788,128 98	»
Voyages	1,596,002 77	1,259,651 41	156,571 56	»
Objets marchandises.	9,658,466 40	9,486,970 98	171,495 42	»
Postes —	81,856,771 18	78,290,858 »	5,565,913 18	»
Equipages	254,578 59	252,984 56	»	18,605 77
Finances	69,061 54	66,150 47	2,911 07	»
Chevaux et bestiaux	1,558,528 58	1,402,107 19	156,421 19	»
Produits extraordinaires (détails p. 115)	5,507,029 59	5,526,750 04	180,299 55	»
Ensemble. fr.	145,547,158 99	140,564,204 01	5,001,540 75	18,605 77
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 111.)	61,769 64	89,247 92	»	27,478 28
			5,001,540 75	46,084 05
Recettes brutes totales. . . fr.	145,608,908 63	140,653,451 93	+ 4,955,456 70	
Moins de recettes services aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	4,789,256 27	4,495,228 91	294,027 56	
	140,819,652 56	156,158,225 02	+ 4,661,429 54	

compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 163,508-70 en 1893 et fr. 153,546-10 en 1892.
cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'Etat.

N° IX. — Répartition et encaissement

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreME	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1853 à 1850. .	150,299,409 67	889,925 58	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,537,258 69	424,051 15	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,580 85	428,562
1856	24,578,540 58	1,424,425 90	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010
1857	25,507,617 52	1,509,080 71	23,998,556 61	23,061,950 54	1,081,151
1858	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,315,346 95	25,661,874 57	651,472
1860	29,601,994 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057
1861	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,829 92	1,175,185
	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	
1862	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,324 66	29,095,875 79	1,492,966
1863	55,868,455 59	2,147,171 22	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989
1864	56,099,002 58	2,557,471 18	55,741,551 40	52,596,951 »	1,544,600
1865	58,518,780 18	2,480,408 54	55,858,571 84	55,714,008 25	1,894,679
1866	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707
1867	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628
1868	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925
1869	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195
1870	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,346 25	58,415,318 69	5,411,712
1871	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889
1872	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098
1873	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714
	15,177,622 07	»	(3) 15,177,622 07	(5) 10,847,111 07	2,550,511
1874	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 68	5,197,688
	15,576,915 52	»	(1) 15,576,915 52	11,018,099 16	2,567,217
1875	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,506 50	2,848,444
1876	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086
1877	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890
1878	94,205,915 14	5,464,185 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414
	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(2) 1,227,462 42	265,721
1879	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544
	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,571
1881	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908
1882	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184
1883	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745
1884	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595
1886	116,459,621 50	5,821,582 90	112,615,258 40	110,619,695 85	2,847,500
1887	124,057,764 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,669
1888	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,521,097 90	2,697,659
1889	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	5,920,691
1890	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128
1891	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091
1892	(8) 159,957,101 83	4,495,228 91	155,441,872 97	155,145,552 51	5,125,642
1895	145,517,138 99	4,789,256 27	140,757,882 72	157,155,511 61	5,602,209
	5,510,686,075 75	175,710,527 75	5,156,975,548 02		

recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR	DEPUIS	à	DANS LES RECETTES	
chaque exercice.	L'ORIGINE.	RECOURIR.	du chemin de fer. (a)	
"	129,409,484 29	"	129,409,484 29	(1) Pour les années 1855 à 1850, Voir tableau IX du C. R. de 1892.
5,885,488 47	145,294,972 76	"	145,294,972 76	
3,915,207 54	162,208,180 50	"	162,208,180 50	
3,070,468 26	181,278,648 56	"	181,278,648 56	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
1,767,885 59	205,046,554 15	"	205,046,554 15	
1,250,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,555,215 14	
1,061,188 25	249,558,466 15	170,865 49	249,509,529 62	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
1,145,081 91	275,481,548 07	26,518 16	275,507,866 25	
1,621,258 09	299,102,786 16	"	299,102,786 16	
1,515,546 95	525,416,155 09	"	525,416,155 09	(4) Voir renvoi (7).
1,760,104 15	555,176,257 24	41,515 55	555,217,752 79	
1,660,748 48	584,856,985 72	41,515 55	584,878,501 27	
1,588,840 21	415,425,825 95	"	415,425,825 95	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
1,721,264 57	447,147,090 50	"	447,147,090 50	
1,741,551 40	480,888,621 70	"	480,888,621 70	
1,608,687 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,995 54	(7) Y compris fr. 8,455-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,546-47.
1,691,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
1,814,562 40	588,005,409 79	461,224 07	588,464,655 86	
1,194,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,675 16	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
1,849,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,552 88	
1,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 19	
1,172,844 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand-Eccloo-Bruges . . fr. 226,861-52 Gand-Terneuzen 22,151-84 Ensemble . . . fr. 248,995-16
1,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,755 87	
1,780,275 08	898,452,570 06	2,394,237 "	900,826,607 06	
1,177,622 07				(a) Non compris les produits divers, voir annexe X.
1,766,008 19	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
1,585,546 47				
1,595,950 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
1,470,164 97	1,152,447,840 58	3,002,467 18	1,155,450,507 56	
1,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
1,909,890 86	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,942 59	
1,491,185 78				
1,187,064 46	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
1,697,299 95				
1,517,042 72	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
1,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
1,155,865 74	1,742,517,755 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
1,599,508 14	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
1,099,556 77	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
1,700,015 10	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
1,467,194 40	2,205,185,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
1,145,755 50	2,525,529,525 22	1,057,722 05	2,526,587,247 25	
1,221,757 71	2,452,551,282 95	1,057,722 05	2,455,609,004 96	
1,469,465 75	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
1,614,780 22	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
1,086,502 "	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 55	
1,268,975 10	2,995,990,805 98	226,861 52	2,996,217,665 50	
1,755,750 88	5,156,726,554 86	(9) 248,995 16	5,156,975,545 02	

N° X. — Produits divers encaissés par le Département

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	de terrains.	de bâtiments.	de cafés- restaurants	d'herbages d'oseraies, etc.	de vidanges	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés.	d'arb. de planta d'he bag
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	892 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106 "	17,189 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	"
1844	"	63,338 53	16,032 59	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,769 30	"
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,480 18	"
1847	"	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,583 90	"
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	9,904 64	"	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 "	2,83
1850	"	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	66
1851	"	25,591 17	8,787 65	"	12,226 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,660 32	3,45
1852	"	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,95
1853	"	775 "	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,09
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,343 70	4,94
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,53
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 "	14,526 40	1,156 20	51,18
1857	"	18,709 74	10,463 68	355 "	26,870 90	12,083 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,88
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,13
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 "	2,893 70	3,779 40	8,84
1860	"	34,135 77	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 80	3,97
1861	"	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 93	3,88
1862	"	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,103 63	17,910 90	1,990 "	5,97
1863	104,000 "	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,20
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,20
1865	"	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,54
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,37
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,74
1868	"	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,92
1869	"	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,76
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,30
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	13,561 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,08
1872	"	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,73
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,53
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,90
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,01
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,48
1877	"	49,233 89	20,198 77	20,115 70	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,10
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,48
1879	"	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 20	16,386 "	12,314 30	7,20
1880	"	123,263 86	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,840 25	5,15
1881	"	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,56
1882	"	104,268 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,60
1883	"	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,20
1884	"	77,598 36	21,598 10	16,525 35	"	13,228 95	314 34	6,949 "	18,139 10	10,73
1885	"	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,53
1886	"	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,09
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,06
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,90
1889	"	159,874 82	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	12,215 73	2,90
1890	"	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	5,700 "	15,120 42	2,10
1891	"	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,40
1892	"	37,105 88	21,442 90	6,921 87	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,00
1893	"	49,478 29	18,846 22	6,797 85	"	8,297 01	"	7,566 15	12,545 91	5,10
	1,753,074 87	3,774,540 27	931,746 21	324,133 95	700,805 42	530,161 60	58,940 83	725,864 71	549,488 80	379,60

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

Finances pour compte du chemin de fer.

à 1895.

Argent non clamé	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage.	A comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX (col. 1, 2 et 19).
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
					365 »	»	»	365 »	365 »
					461 16	»	»	461 16	461 16
					892 24	»	»	892 24	892 24
					434 26	»	»	434 26	434 26
					33,061 82	»	»	33,061 82	33,061 82
					20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
					55,475 43	»	»	55,475 43	70,518 74
					43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
					34,382 54	»	»	34,382 54	345,244 61
					21,149 88	»	»	21,149 88	84,488 41
					19,099 99	»	»	19,099 99	176,724 04
					16,533 08	10,463 11	»	26,998 19	332,629 09
					8,480 84	31,171 64	»	79,652 48	150,272 09
		2,245 44			58,460 85	16,589 83	»	75,050 68	134,984 06
		48 42			39,325 39	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
178 59		124 81			32,176 93	15,073 08	»	47,250 06	86,235 96
87 79		101 84			40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
»		»			65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
285 77		»			53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
146 87		»			60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,368 51
»		»			104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
615 75		»			119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
228 60		»			82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
089 81		»			72,553 20	30,327 10	»	102,880 30	146,068 22
673 46		»			67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
992 96		»			65,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
032 »		»			66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
730 57		»			81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
330 84		»			80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
067 56		»			70,926 08	19,988 24	140,000 »	230,914 32	287,027 60
279 95		»			75,590 67	9,276 13	20,000 »	104,866 80	118,173 40
666 59	1,425 60	»			97,231 58	730 06	20,000 »	117,961 64	123,990 17
160 60	13,468 85	»			144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
509 70	16,296 55	»			135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
376 24	19,398 85	»			122,226 75	48 »	»	122,274 75	231,423 48
772 73	(1)	»			68,195 36	(1)	»	68,195 36	86,446 05
311 43	»	»			64,498 47	»	»	64,498 47	79,806 96
120 74	»	»			172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
301 60	»	»	7,483 80		153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
125 27	»	»	22,223 97		125,834 43	»	»	125,834 43	137,064 08
110 99	»	»	22,508 42		171,889 78	»	»	171,889 78	179,463 28
109 94	»	»	21,915 47		109,735 42	»	»	109,735 42	215,444 07
128 51	»	»	»		103,656 99	»	»	103,656 99	152,890 88
147 47	»	»	»		98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
56 90	»	»	»		105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
165 87	»	»	»		88,786 01	»	»	88,786 01	212,049 87
171 46	»	»	»		102,343 69	»	»	102,343 69	337,445 74
165 67	»	»	»		90,131 37	»	»	90,131 37	194,399 90
177 43	»	»	»		101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
179 05	»	»	»		90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
138 65	»	»	»		104,474 24	»	»	104,474 24	184,687 02
119 23	»	»	»	323 61	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
147 86	»	»	»	371 80	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
112 40	»	»	»	487 27	87,506 41	»	»	87,506 41	198,980 80
132 95	»	»	»	563 88	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
127 26	»	»	»	912 36	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
200 32	»	»	»	2,031 34	80,344 49	»	»	80,344 49	124,125 28
139 63	»	»	»	1,409 06	89,247 92	»	»	89,247 92	126,333 80
15 95	»	»	»	297 22	61,769 64	»	»	61,769 64	111,247 93
202 66	50,559 85	2,520 51	74,131 66	6,396 54	4,397,042 51	342,037 42	200,000 »	4,939,079 93	10,466,695 07

N° XI. — Recettes brutes de l'exploitation p

185

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès (services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	263,997 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,904 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,633,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	68,597 50	"
1840	4,016,950 33	"	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,751 78	"	127,249 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	5,004 12	29,289 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	33,088 95	38,616 90	206,334 "	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	59,360 34	43,050 60	192,379 "	"
1846	6,833,047 54	"	484,136 63	"	"	46,721 54	41,333 07	201,690 30	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	48,047 65	170,938 "	"
1848	6,007,225 "	"	415,783 88	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 45	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	71,258 22	55,076 01	71,976 "	"
1850	7,312,524 97	"	618,915 99	"	"	62,593 49	58,244 57	88,818 80	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	75,495 "	57,508 "	17,3
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,7
1855	9,755,749 32	"	670,546 42	"	"	223,131 10	124,601 "	25,783 "	60,5
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	286,784 "	121,933 96	24,608 "	61,7
1857	10,429,324 47	"	627,043 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,0
1858	10,458,462 86	"	556,392 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,1
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	312,207 32	165,588 81	19,334 50	87,9
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	380,818 93	169,338 38	16,231 60	108,1
1861	12,415,331 22	"	549,659 76	"	"	404,632 03	152,507 53	17,565 96	131,5
1862	12,408,172 44	"	548,592 64	"	"	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,5
1863	12,888,147 28	"	514,136 59	"	"	457,936 95	131,976 93	16,879 30	142,2
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,4
1865	14,589,835 79	"	593,910 05	"	"	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,0
1866	13,335,331 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,256 91	54,1
1867	15,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 58	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,2
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	573,100 25	287,445 13	14,896 14	46,3
1869	16,025,449 95	"	653,264 95	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,1
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,258 10	691,795 14	313,548 92	16,784 87	66,5
1871	20,468,188 91	"	964,208 94	"	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,5
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	60,1
1873	26,064,244 47	"	817,890 24	"	653,499 43	958,076 03	368,559 14	18,930 76	66,9
1874	27,803,549 16	"	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	323,664 24	24,074 38	77,7
1875	29,266,933 54	"	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,1
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	94,1
1877	29,159,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	332,271 17	18,235 67	91,8
1878	30,655,440 44	"	844,857 24	"	876,040 56	942,905 69	263,502 37	22,335 59	98,8
1879	30,751,072 24	"	833,537 29	"	921,636 98	954,023 43	247,040 54	21,393 37	111,4
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 53	38,311 63	119,0
1881	36,168,888 33	"	900,868 56	"	954,504 83	1,337,863 39	243,045 73	43,605 27	145,0
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,5
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	14,272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	43,824 77	154,0
1884	39,491,766 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,0
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,193 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,5
1886	38,731,149 63	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,0
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,633 78	198,611 24	45,780 21	167,0
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,0
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,637 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 63	173,0
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 36	53,031 85	184,0
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	178,0
1892	46,343,225 41	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,0
1893	47,123,591 84	161,308 70	1,393,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	194,0
	4,139,193,315 50	1,121,732 70	38,842,792 75	385,451 70	23,075,095 97	42,230,535 17	3,553,263 92	3,112,529 71	4,436,0

(V) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.

ains de voyageurs et trains de marchandises.

393.

		TRAINS DE MARCHANDISES.						Années.
PRODUITS ordinaires. (1)	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises).	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.	ENSEMBLE.	
"	268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50	1835
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837
"	3,039,239 12	"	58,594 28	"	"	58,594 28	3,097,833 40	1838
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04	1839
"	4,307,759 54	92,448,22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
"	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
"	5,185,244 53	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 84	124,840 "	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
"	7,656,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
"	7,676,726 14	960,511 12	5,781,622 76	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	6,686,975 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	6,104,868 "	133,517 "	92,628 "	6,903,953 66	15,059,346 48	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 "	161,789 35	186,230 "	9,945,593 89	19,678,228 90	1853
2,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,667,739 23	1854
3,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
4,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 "	190,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856
11,910 "	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
6,980 "	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 60	201,528 28	519,588 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
8,629 90	11,894,527 27	1,300,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859
13,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,966,608 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
13,265 "	13,694,463 92	1,602,901 46	17,495,965 51	298,291 53	559,642 21	19,956,800 71	33,651,264 63	1861
0,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
0,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
1,092 "	14,789,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309,758 31	36,099,002 58	1864
0,914 99	15,910,456 76	2,088,608 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
0,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,880 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
2,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867
3,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852,330 98	1868
7,162 "	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,805,423 56	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
5,264 60	18,285,650 06	2,452,424 09	22,136,637 97	481,939 54	1,949,827 56	27,020,829 16	45,316,479 22	1870
2,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	34,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
1,224 74	24,245,832 41	3,012,966 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	45,418,456 05	69,664,288 46	1872
8,612 49	29,046,789 73	3,570,699 91	50,565,319 27	696,215 79	1,943,172 "	56,775,406 97	85,822,196 70	1873
6,948 57	31,018,424 25	3,762,871 88	49,002,203 20	739,166 70	2,638,041 73	56,142,283 51	87,160,707 76	1874
7,374 35	32,613,653 83	3,993,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
0,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876
2,802 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221,249 12	57,976,640 25	90,309,704 84	1877
3,880 75	33,963,608 62	4,248,364 95	54,249,887 84	879,469 87	2,355,767 64	61,733,490 30	95,697,098 92	1878
5,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,719 02	1,901,531 37	65,984,220 35	100,085,161 34	1879
1,682 29	41,474,689 22	4,697,706 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,599 18	113,785,288 40	1880
1,185 36	40,154,065 60	4,915,535 52	65,648,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	113,395,143 27	1881
1,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	68,568,926 24	1,012,940 75	1,716,012 26	76,454,477 77	119,256,301 41	1882
2,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,113,858 91	1,858,888 88	77,417,792 09	121,847,653 15	1883
1,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,134,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,893,517 77	120,103,201 14	1884
1,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07	119,669,431 99	1885
1,196 36	43,600,561 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2,038,646 30	72,839,059 79	116,439,621 30	1886
1,716 25	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,558 64	79,133,565 83	124,037,764 23	1887
1,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,195,709 85	1,199,668 21	2,438,458 02	84,342,336 34	131,525,110 04	1888
1,716 23	48,267,581 57	5,565,845 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,709,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
1,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
1,041 57	51,506,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
1,850 90	51,976,126 66	6,188,880 "	78,290,858 "	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 35	140,564,204 01	1892
1,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16	145,547,138 99	1893
1,771 67	1,269,966,371 56	149,246,053 86	1,791,121,921 59	30,119,550 50	70,859,310 37	2,041,346,806 32	3,311,313,177 88	
Produits indirects (annexe X).							4,939,079 93	
Ensemble. . . fr.							3,316,252,257 81	
Créance irrécouvrable (voir annexe IV du compte rendu de 1892).							— 627,102 13	
Recette depuis l'origine							3,315,625,155 68	

N° XII. — Développement des produits extra
18.

ANNÉES.	SERVICE DES VOYAGEURS.						TOTAL.	AMENDES pour fausses déclara- tions.	FORMALITÉS en douane.	DÉPOT et magasinage	RETARD dans le chargement et
	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BUFFETS.	DROIT D’AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les sta- tions ; wagons-lits ; prises d’eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non pos- taux.	CARTES de circulation. Place- ment d’appareils et de bascules auto- matiques.					
1835	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1836	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1837	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1838	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1839	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1840	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1841	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1842	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1843	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1844	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1845	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1846	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1847	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1848	„	„	„	„	„	20,350 „	20,350 „	„	„	„	„
1849	„	„	„	„	„	16,240 „	16,240 „	„	„	„	„
1850	„	„	„	„	„	14,285 „	14,285 „	„	„	„	„
1851	„	„	„	„	„	14,610 „	14,610 „	„	„	„	„
1852	„	„	„	„	„	15,092 50	15,092 50	„	„	„	„
1853	„	„	„	„	„	14,790 „	14,790 „	„	„	„	„
1854	„	„	„	„	„	12,760 „	12,760 „	„	„	„	„
1855	„	„	„	„	„	13,097 50	13,097 50	„	„	„	„
1856	„	„	„	„	„	14,482 50	14,482 50	„	„	„	„
1857	„	„	„	„	„	21,910 „	21,910 „	„	„	„	„
1858	„	„	„	„	„	16,980 „	16,980 „	„	„	„	„
1859	477 40	„	„	„	„	18,152 50	18,629 90	„	19,339 41	17,087 75	„
1860	5,010 55	„	„	„	„	18,190 „	23,200 55	„	29,411 93	31,585 27	„
1861	5,840 „	„	„	„	„	17,425 „	23,265 „	„	33,931 17	28,398 16	„
1862	6,115 55	„	„	„	„	4,880 „	10,995 55	„	34,491 19	28,073 01	„
1863	7,436 90	„	„	„	„	2,725 „	10,161 90	„	38,377 05	22,652 86	„
1864	8,434 50	„	„	„	„	2,657 50	11,092 „	„	28,828 65	30,104 93	„
1865	9,067 49	„	„	„	„	1,847 50	10,914 99	„	32,346 45	36,469 84	„
1866	9,122 46	„	„	„	„	1,817 50	10,939 96	„	39,264 97	42,605 91	„
1867	10,907 01	„	„	„	„	1,497 50	12,404 51	„	42,891 40	56,808 51	„
1868	12,331 66	„	„	„	„	1,110 „	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,481 14	„
1869	14,224 50	„	„	„	„	2,937 50	17,162 „	1,321 23	38,367 45	53,373 98	„
1870	14,787 10	„	„	„	„	10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,103 70	„
1871	18,150 35	„	„	„	„	4,040 „	22,190 35	1,346 36	48,913 89	100,232 88	150,14
1872	18,777 24	„	„	„	„	2,447 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,31
1873	22,731 20	„	43,798 79	„	„	2,082 50	68,612 49	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,07
1874	30,865 61	„	143,727 96	„	„	2,355 „	176,948 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	154,62
1875	35,946 51	„	148,855 34	„	„	2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 96	32,215 09	159,96
1876	36,081 69	„	182,190 43	„	„	2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,66
1877	39,141 17	146,148 69	34,132 48	11,299 75	„	2,080 „	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,17
1878	47,791 42	140,401 69	40,268 37	25,989 27	„	2,430 „	256,883 75	4,899 99	138,581 46	42,513 63	128,57
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 83	19,914 93	„	2,760 „	255,767 44	3,705 81	144,082 61	60,782 29	147,38
1880	47,560 30	180,596 44	23,440 „	20,150 05	„	2,935 50	274,682 29	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,92
1881	50,379 96	259,039 95	29,490 55	18,939 90	„	2,335 „	260,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,14
1882	49,951 89	251,033 57	24,283 „	19,530 „	„	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,47
1883	56,075 45	257,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25	2,297 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	58,408 36	178,29
1884	58,943 30	265,747 11	16,460 29	31,983 34	60,183 35	6,935 „	440,252 39	5,919 36	197,775 37	49,406 59	134,80
1885	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,489 25	10,825 „	468,934 22	7,224 „	197,251 55	52,956 22	123,62
1886	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985 „	68,481 25	„	443,196 36	4,811 25	192,269 „	52,254 84	132,58
1887	63,364 98	283,893 31	22,082 45	14,493 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,648 32	201,965 85	54,744 89	145,07
1888	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,14
1889	62,724 71	278,599 82	22,282 67	15,802 87	79,699 „	11,607 16	470,716 23	4,836 42	226,779 25	53,834 32	183,61
1890	66,166 88	260,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	„	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	145,30
1891	69,946 24	260,415 13	29,568 85	„	88,111 35	„	448,041 57	9,524 98	234,370 60	60,505 „	200,32
1892	74,010 63	244,617 33	31,210 99	„	93,011 95	„	442,850 90	8,842 15	220,093 „	61,236 11	148,97
1893	77,860 06	238,621 07	32,944 76	„	98,998 96	„	448,424 85	11,269 35	223,525 70	61,865 72	148,85
	1,254,731 28		5,301,163 „		805,031 51	346,843 85	7,707,771 6	149,136 94	4,344,574 17		5,464,751 00

naires compris dans les annexes IX et XI.

92.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE
de locomotives, ten- ders et matériel; eau d'alimentation	LOYER de tapissières	DÉCHARGEMENT d'office.	TRACTION sur les raccordements et entretien de la voie.	REDEVANCES pour usage de quais, voies.	LOCATION. de terrains et de vidanges.	REDEVANCES pour utilisation du matériel de l'Etat sur les lignes étran- gères; usage locaier de sta- tions de l'Etat par des sociétés; part des sociétés dans les dépenses d'exploitation.	SURTAXES non réclamées	RECETTES diverses.	TOTAL.	des PRODUITS extra- ordinaires.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	9,472 38	9,472 38	9,472 38
"	"	"	"	"	"	"	"	442 85	442,85	442 85
"	"	"	"	"	"	"	"	53,166 85	53,166 85	53,166 85
"	"	"	"	"	"	"	"	30,928 12	30,928 12	30,928 12
"	"	"	"	"	"	"	"	107,539 02	107,539 02	107,539 02
"	"	"	"	"	"	"	"	123,542 51	123,542 51	123,542 51
"	"	"	"	"	"	"	"	200,682 74	200,682 74	200,682 74
"	"	"	"	"	"	"	"	178,902 60	178,902 60	178,902 60
"	"	"	"	"	"	"	"	46,821 60	46,821 60	67,171 60
"	"	"	"	"	"	"	"	67,494 77	67,494 77	83,734 77
"	"	"	"	"	"	"	"	92,628 "	92,628 "	106,913 "
"	"	"	"	"	"	"	"	164,927 63	164,927 63	179,537 63
"	"	"	"	"	"	"	"	146,111 86	146,111 86	161,204 36
"	"	"	"	"	"	"	"	186,230 "	186,230 "	201,020 "
"	"	"	"	"	"	"	"	202,732 "	202,732 "	215,492 "
"	"	"	"	"	"	"	"	288,582 50	288,582 50	301,680 "
"	"	"	"	"	"	"	"	344,413 84	344,413 84	358,896 34
"	"	"	"	"	"	"	"	400,927 28	400,927 28	422,837 28
"	"	"	"	"	"	"	"	519,588 93	519,588 93	536,568 93
398 50	1,434 50	2,757 66	61,042 17	"	"	326,728 40	933 71	69,209 48	501,931 52	520,561 42
403 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90	"	"	317,320 45	894 78	17,097 74	474,320 99	497,521 45
081 60	3,640 "	3,565 30	61,542 48	"	"	394,549 70	575 64	8,358 16	559,642 21	582,907 21
084 55	2,147 45	3,323 60	72,001 64	"	"	417,368 75	1,984 27	16,427 17	602,501 63	613,497 18
361 "	2,726 50	2,449 75	94,698 83	"	"	420,906 32	1,118 36	9,382 05	607,672 72	617,834 62
425 92	2,922 "	2,418 90	130,296 53	"	"	584,577 15	1,249 22	9,373 98	808,197 28	819,289 28
898 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42	"	"	986,966 01	1,683 75	30,814 64	1,276,792 15	1,287,707 14
070 10	521 25	3,973 75	161,361 07	"	"	974,286 86	3,015 17	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
506 "	708 50	4,530 43	91,255 31	9,824 87	"	922,222 48	3,379 05	21,638 54	1,153,774 09	1,166,178 60
817 50	1,021 05	5,324 99	74,804 68	11,962 97	"	1,052,589 13	3,888 61	16,888 65	1,262,011 32	1,275,452 98
696 74	1,571 "	6,700 11	118,877 67	11,132 01	"	1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
180 61	2,168 "	11,827 93	133,041 69	9,766 30	"	1,584,543 83	4,180 51	86,207 25	1,949,827 56	1,975,092 16
775 19	2,129 75	17,605 12	174,002 33	8,912 28	"	4,292,598 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 30	4,951,630 65
726 55	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 38	"	2,289,939 25	9,396 89	429,942 32	3,216,166 03	3,237,390 77
474 60	4,188 55	8,940 54	224,282 90	14,550 31	"	1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,943,172 "	2,011,784 49
262 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80	"	1,347,018 43	8,107 27	677,065 34	2,638,041 73	2,814,990 30
367 35	806 05	25,392 91	233,805 68	14,534 67	"	900,243 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
478 38	1,345 75	40,850 40	309,000 58	16,020 05	"	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,858,972 71	2,079,377 33
255 48	1,908 75	39,850 81	310,709 91	12,713 49	"	1,165,770 52	9,421,97	78,893 08	2,221,249 12	2,454,051 21
618 14	2,032 10	31,060 27	366,786 97	11,257 32	"	1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
522 11	1,782 "	27,466 34	417,336 77	9,364 49	"	787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,157,298 81
072 40	4,445 72	29,807 "	398,740 58	9,364 49	"	825,174 79	9,445 72	50,245 75	2,126,016 49	2,400,698 78
732 38	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30	"	613,414 66	2,733 80	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
748 84	8,659 38	21,322 31	190,281 36	6,328 29	"	692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,716,012 26	2,063,783 22
296 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37	"	688,648 76	4,147 87	98,256 69	1,858,888,88	2,231,189 65
436 01	1,718 95	34,942 71	205,582 11	5,503 17	15,449 46	871,535 12	3,009 75	99,863 17	1,946,098 56	2,386,330 95
957 45	1,619 10	35,371 35	174,351 32	5,154 02	14,542 75	990,640 41	2,685 30	65,035 08	1,913,472 "	2,382,406 22
192 35	1,445 40	31,063 55	166,053 32	4,574 70	15,420 09	1,147,764 25	2,327,20	39,936 15	2,038,646 30	2,481,842 66
012 85	886 50	33,717 17	192,977 90	12,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 64	2,797,274 89
039 50	685 20	32,360 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
037 58	1,248 "	32,539 25	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 96	3,230,697 19
012 98	1,123 50	34,473 45	219,855 56	7,982 26	34,625 49	1,887,369 44	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
181 92	559 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,467,548 16
186 33	2,906 77	42,623 13	214,940 53	4,436 40	36,658 57	2,008,878 22	728 14	95,368 91	2,883,879 14	3,326,730 04
012 42	393 05	46,384 45	229,018,35	4,520 73	36,412 09	2,051,389 19	1,014 56	125,030 22	3,058,604 74	3,507,029 59
365 08	78,673 77	742,906 98	6,984,480 50	239,935 38	42,603,177 59	139 995 69	6,382,512 31	70,859,310 37	78,567,082 01	

N^o XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'É*

	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	178,713,625 93	193,048,467 86	216,225,558 55	235,918,409 01	239,991,481
Lignes en construction	a) 17,351,552 70	a) 14,964,801 56	a) 20,444,987 48	a) 16,768,045 98	a) 10,841,587 33	a) 12,610,006
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (page 95)	a) 3,565,254 29	a) 3,580,562 78	a) 3,585,906 87	a) 3,588,330 35	a) 3,599,560 "	a) 3,607,133
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	"	"	"	"	"	"
Parachèvement y relatif (page 159).	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes de l'État. . .	189,779,143 53	197,258,990 27	217,079,362 21	236,581,934 88	250,359,556 34	256,208,621
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	"	"	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbiscaul	"	"	"	"	"	"
Lierre à Turnhout	"	"	"	"	"	"
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige).	"	"	"	"	"	"
Marbœhan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	"	"	"	"	"	"
Réseau des Flandres. { Coût	"	"	"	"	"	"
{ Remboursement des cautionnements. . .	"	"	"	"	"	"
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	"	"	"	"	"	"
Luxembourg. { Prise { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	"	"	"	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581
{ en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	"	"	"	74,399,400 "	74,399,400 "	74,399,400
{ des { primes (converties en 3 1/2, en 1885).	"	"	"	18,327,125 "	18,327,125 "	18,327,125
Coût des lignes rachetées. . .	10,525,041 76	10,525,041 76	17,039,193 68	144,394,300 48	144,394,300 48	144,394,300
Parachèvement prévu lors du rachat (page 159)	"	1,217,114 99	2,490,556 11	5,761,794 65	10,009,980 05	12,324,517
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 159)	1,432,018 82	1,440,743 28	1,482,049 45	2,235,347 83	4,622,324 21	5,324,490
Ensemble pour lignes rachetées (p. 159). . .	11,957,060 58	13,182,900 03	21,011,799 24	152,391,442 96	159,026,604 74	162,043,307
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes (p. 153).	1,281,802 38	1,544,270 52	2,207,418 11	2,867,288 12	3,163,158 67	3,380,590
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p. 158).	9,380,917 69	9,811,779 90	11,830,839 95	14,833,209 28	16,503,344 41	17,362,350
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.	5,602,700 34	5,678,792 66	5,820,321 07	6,109,212 34	6,249,803 64	6,424,100
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :						
1 ^o Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	61,698,072 15	71,330,067 03	81,452,949 01	84,747,269 86	90,286,790
2 ^o Repris aux compagnies (voir détails, p. 159)	2,698,349 24	29,744,624 25	29,753,449 05	53,933,310 57	59,498,563 45	61,282,230
Ensemble pour le matériel roulant (p. 158).	60,887,768 59	91,442,696 40	101,083,516 08	135,388,259 58	144,245,833 31	151,569,020
Ensemble des capitaux engagés . . .	278,889,393 11	318,919,429 78	359,035,256 66	548,171,347 16	579,548,301 11	596,988,020
H. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation	6,858,002 99	7,836,519 75	8,640,660 38	9,727,636 45	10,758,792 91	10,932,650
{ — en construction.	a) 1,495,738 37	a) 1,215,681 07	a) 1,316,447 16	a) 1,468,055 03	a) 1,556,644 61	a) 2,090,980
Total général de premier établissement. .fr.	287,243,134 47	327,971,630 60	368,992,364 20	559,367,038 64	591,863,738 63	610,011,660
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir littéras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	19,761,045 41	25,347,341 51	21,824,431 46	15,997,791 94	18,308,120
Reste capital utile. fr.	264,830,589 11	308,210,585 19	343,645,022 69	537,542,607 18	575,865,946 69	591,703,540

(1) Dont fr. 53,051-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.

(2) Dont fr.	153,0	9-51	—	—	—	l'annuité servie	—
--------------	-------	------	---	---	---	------------------	---

(4) Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Finances : l'Etat Châtelet et Chimay à la frontière française.

(4) Non compris fr. 4,175,204-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux se-

(b) Pour les années 1881 à 1889, voir l'annexe XIII de 1892.

(frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes (b)).

576	1877.	1878.	1879.	1880. (b)	1890.	1891.	1892.	1893.			
97,245 61	260,328,282 99	267,621,016 73	271,947,609 38	279,086,674 99	334,452,456 63	339,417,548 52	346,026,194 32	349,378,740 66			
183,406 06	a) 2,490,716 68	a) 929 92	a) 206,854 03	a) 245,603 07	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,928 80	a) 9,645,280 07			
12,742 15	a) 3,761,620 "	a) 3,986,179 67	a) 4,086,368 83	a) 4,207,814 71	a) 5,397,249 56	a) 5,439,924 89	a) 5,835,107 09	a) 5,884,585 38			
81,760 "	10,505,367 "	21,365,298 88	56,681,853 88	77,644,905 88	155,352,622 31	155,908,757 02	155,935,472 36	a) 156,004,324 10			
81,740 "	a) 16,589,133 "	a) 27,949,601 12	a) 14,978,946 12	a) 12,404,994 12	a) 319,300 "	a) "	a) "	"			
"	14,325 56	54,589 06	297,807 72	1,107,577 02	7,546,664 94	8,011,800 44	8,680,365 49	8,944,891 76			
36,893 82	293,689,445 23	320,977,615 38	348,199,439 96	374,697,569 79	505,784,479 95	512,644,249 18	521,523,068 06	529,857,821 97			
125,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16			
14,151 92	(1) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08						
323,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51						
"	"	"	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "						
"	"	"	"	"	4,300,000 "						
"	"	"	"	12,500,000 "	12,500,000 "						
"	"	"	"	"	6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16			
"	"	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72						
"	"	"	"	"	61,219 70						
"	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "						
328,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106 80	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16			
749,400 "	74,399,400 "	74,399,400 "	92,726,525 "								
1827,125 "	18,327,125 "	18,327,125 "	"	435,138,677 16	435,138,677 16						
9797,369 99	391,574,049 15	408,954,811 87	411,339,811 87	423,839,811 87	435,148,677 16				13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
1241,513 70	12,732,944 69	12,731,523 76	12,994,844 36	13,101,927 16	13,101,927 16						
788,553 12	10,181,931 39	11,314,248 38	12,534,671 95	15,054,976 60	35,824,051 43						
1037,436 81	414,488,925 23	433,003,584 01	436,869,328 18	451,996,715 63	484,064,655 75	486,868,864 07	489,661,149 06	491,748,659 74			
239,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09	2,972,366 17	3,296,747 48	7,716,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66			
1830,126 47	18,961,251 33	19,974,812 50	20,928,998 "	23,820,828 93	35,114,929 68	36,468,631 22	37,473,614 40	38,216,255,90			
639,703 97	6,740,967 91	6,836,162 90	6,990,442 70	7,252,481 55	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15			
710,692 75	100,570,898 60	105,281,140 36	112,058,129 73	129,827,478 06	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45	219,940,854 53			
133,935 64	64,526,535 26	66,175,772 54	66,569,478 88	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24			
94,628 39	165,097,433 86	171,456,912 90	178,627,568 61	196,396,916 94	273,873,365 79	279,434,215 97	285,045,890 60	287,012,242 77			
017,990 83	901,299,639 64	954,755,454 78	994,588,143 62	1,057,461,260 32	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19			
17,576 21	14,162,176 06	14,423,244 51	14,565,594 63	14,801,645 80	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 58	18,027,211 05			
2,839 95	a) 63,864 72	a) 3,22	a) 2,161 10	a) 3,722 54	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,485 25			
4,206 99	915,525,680 42	969,178,702 51	1,009,155,899 35	1,072,266,628 66	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49 (4)			
16,528 16	22,905,334 40	31,936,713 93	19,274,330 08	16,862,134 44	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,998 42	15,949,350 70			
7,678 83	892,620,346 02	937,241,585 58	989,881,569 27	1,055,404,494 22	1,324,773,359 89	1,341,245,043 04	1,358,999,586 19	1,368,270,626 79 (4)			

Curie : « Parachèvement des lignes rachetées ».

En fait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Ionderzeel par Zellick; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Éprave.

N° XIV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises.	1892.	1893.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	774,278	(¹) 655,503	(²) 118,667	774,170
	à forfait pour son compte	—	694,746	15,120	681,277	696,397
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (³)	1 janv. 1873	308,833	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (⁴) . .	1 janv. 1871	642,988	106,958	536,030	642,988
			981,963	358,634	623,329	981,963
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶)	9 juin 1853	102,661	102,134	527	102,661
	Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	240,572	»	240,572	240,572
	Saint-Ghislain à Erbisceul	16 sept. 1879	9,242	4,220	5,022	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			460,687	133,343	327,344	460,687
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .			2,911,674	1,162,600	1,750,017	2,913,217
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve	25 juillet 1872	34,114	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz.	22 nov. 1875	74 351	»	74,351	74,351
			323,408	157,774	165,634	323,408
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (⁷).		»	14,137	2,282	11,872	14,154
F. Sections de compagnies, empruntées en transit pour l'État (⁸).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État			3,277,969	1,323,656	1,955,873	3,279,529

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.
 (²) Y compris 2k,582 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.
 (³) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1^{er} janvier 1875.
 (⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).
 (⁵) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.
 (⁶) — — — en 1876 — — — le 1^{er} mai 1877.
 (⁷) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond; Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Jambouix, Acoz, Wilhebroeck, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eecloo.
 (⁸) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Commines et de Frameries à Crachet-Piequary. (Voir p. 17.)

N° XV. — *Importance du matériel de traction en 1895.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	15	382	1,570	84	1,427	624	2,051	
Nombre d'essieux moteurs	15	764	4,710	336	4,007	1,818	5,825	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	33,030	1,176,629	8,112,964	584,208	7,691,499	2,215,332	9,906,831
	Par locomotive . . .	2,202	3,080	5,170	6,955	5,390	3,550	4,830
	Par essieu moteur . .	2,202	1,546	1,723	1,739	1,920	1,219	1,701
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	206,320	9,441,160	56,353,810	4,225,350	50,008,960	20,217,680	70,226,640
	Par locomotive . . .	13,755	24,715	35,900	50,302	35,045	32,400	34,240
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	392,100	12,168,350	51,634,500	3,273,300	49,387,950	18,080,300	67,468,250
	Par locomotive . . .	26,140	31,854	32,888	39,000	34,610	28,975	32,895
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	521,550	13,911,850	59,222,160	4,225,350	54,426,730	23,454,180	77,880,910
	Par locomotive . . .	34,770	36,418	37,721	50,302	38,141	37,587	37,970

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités	1,316
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout 14,138,760
	Par tender 10,744
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	En tout 29,606,760
	Par tender 22,500

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

N° XVI. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES			SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établisse ^{nt} . — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arrière.
		MATÉRIEL		MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.	démoli.	transformé.						
Locomotives.											
1835	358	189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15
à 1869	»	1	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13
1870	167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37
1871	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59
1872	75	1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52
1873	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42
1874	203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36
1875	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26
1876	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19
1877	32	»	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6
1878	53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17
1879	131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4
1880	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9
1881	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25
1882	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24
1883	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11
1884	35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24
1885	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»
1886	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»
1887	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»
1888	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»
1889	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»
1890	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16
1891	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5
1892	10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	(1) 19
1893 ⁽¹⁾											
	2,042	537	167	2,746	528	167	695				
		704									

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

Tenders.

1835 à 1869	316	161	»	477	190	»	190	+ 287	287	316	»	29
1870	»	15	»	15	20	»	20	— 5	282	316	»	34
1871	112	10	»	122	15	»	15	+ 107	389	428	»	39
1872	59	15	»	74	22	»	22	+ 52	441	487	»	46
1873	79	»	»	79	20	1	21	+ 58	499	566	»	67
1874	40	1	»	41	21	»	21	+ 20	519	606	»	87
1875	121	50	»	171	21	»	21	+ 150	669	727	»	58
1876	72	41	»	113	13	»	13	+ 100	769	799	»	30
1877	28	»	»	28	16	»	16	+ 12	781	827	»	46
1878	12	»	»	12	11	»	11	+ 1	782	839	»	57
1879	32	»	»	32	24	»	24	+ 8	790	871	»	81
1880	49	»	»	49	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	147	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	1	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	1,398	1,465	»	67
1893 ⁽²⁾	6	52	»	58	16	»	16	+ 42	(1) 1,440	1,471	»	(1)(2) 31
	1,543	597	»	2,140	699	1	700					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extension.

NÉES	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER.		TOTAL.	Existant.		Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arriéré.	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
Voitures à vapeur.															
876	2	"	"	"	2	"	"	"	"	+	2	2	2	"	"
877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"
878	11	"	"	"	11	"	"	"	"	+	11	13	13	"	"
879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	13	"	"
880	1	"	"	"	2	"	1	"	1	+	1	14	14	"	"
881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	14	"	"
882	"	"	"	"	"	"	1	"	1	—	1	13	14	"	1
883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	14	"	1
884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	14	"	1
885	"	"	"	"	1	"	"	"	"	+	1	14	14	"	"
886	9	"	"	"	10	"	"	"	"	+	10	24	23	1	"
887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	46	1	"
888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	50	49	1	"
889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+	"	50	49	1	"
890	"	"	4	"	4	"	"	"	"	+	4	54	49	5	"
891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
893	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
	49	"	7	"	56	"	2	"	2						

Véhicules pour trains de voyageurs.

[illegible]

¹⁾ La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 9 véhicules restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

N° XVI (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions

ANNÉES.	ENTRÉES.				SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF		BALANCE		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.		au 31 DÉCEMBRE :		de RENOUVELLEM		
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			TOTAL.	MATÉRIEL			Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2. 3 et 7.	Avance.	Arr	
			neuf.	transformé.			démoli.							transformé.
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1858	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,963	7,336	"	
1859 à 1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	40	4,046	+ 3,489	40,452	44,308	"	1,
1870	476	"	4,210	42	4,698	"	338	45	353	+ 4,345	44,497	44,784	"	
1871	9,261	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	"	
1872	4,623	301	4639	"	2,563	286	254	"	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	
1873	451	229	4	"	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	"	
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	244	— 215	23,059	23,351	"	
1875	3,463	"	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	499	
1876	1,439	"	613	4	4,753	"	601	"	601	+ 1,452	29,736	29,524	212	
1877	523	"	757	4	4,281	6	556	4	563	+ 718	30,454	30,041	443	
1878	1,034	"	210	91	4,335	"	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	"	
1879	986	"	520	436	4,642	516	447	436	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	
1880	3,448	"	8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,046	34,596	34,911	"	3
1881	3,363	"	403	559	4,025	"	245	559	804	+ 3,224	37,817	38,274	"	4
1882	3,924	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	"	8
1883	466	"	424	27	917	"	503	27	532	+ 385	44,769	42,664	"	8
1884	200	"	586	4	787	51	609	"	660	+ 427	44,896	42,843	"	9
1885	4	"	404	6	444	"	593	"	593	— 482	44,444	42,814	"	1,4
1886	"	"	240	44	224	"	682	"	682	— 458	40,956	42,814	"	1,8
1887	"	"	"	46	40	"	405	"	405	— 365	40,594	42,814	"	2,2
1888	270	"	4,730	40	2,010	"	280	"	280	+ 4,730	42,324	43,084	"	7
1889	738	"	265	43	4,046	"	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	"	7
1890	764	"	400	24	888	"	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	"	1,0
1891	"	"	"	22	22	"	313	"	313	— 294	43,232	44,586	"	4,3
1892	79	"	720	2	801	"	322	4	323	+ 478	43,710	44,665	"	9
1893 ⁽¹⁾	463	"	403	46	282	"	428	4	429	— 447	43,563	44,828	"	(1)4,3
	45,377	539	42,684	1,421	52,672	1,075	43,762	1,235	46,072					
1 ^{er} établisst.	45,903		44,105				44,997							
Montant des sor- ties.	1,075				Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1858	373								
Reste.	44,828				Total.	15,370								

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 4,810 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

N° XVII. — Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE.	ARRIÉRÉ.	
			3	4	
31 décembre 1873.			264,883	»	
— 1874.	»	32,224	232,659	»	
— 1875.	»	20,328	212,331	»	
— 1876.	»	34,708	177,623	»	
— 1877.	»	19,662	157,961	»	
— 1878.	»	43,350	114,611	»	
— 1879.	74,342	»	188,953	»	
— 1880.	»	41,218	147,735	»	
— 1881.	138,156	»	285,891	»	
— 1882.	68,934	»	354,825	»	
— 1883.	»	22,274	332,551	»	
— 1884.	»	40,906	291,645	»	
— 1885.	103,053	»	394,698	»	
— 1886.	»	80,683	314,015	»	
— 1887.	»	158,460	155,555	»	
— 1888.	»	139,484	16,071	»	
— 1889.	96,478	»	112,549	»	
— 1890.	119,887	»	232,436	»	
— 1891.	254,464	»	486,900	»	
— 1892	»	39,756	447,144	»	
— 1893 ⁽¹⁾	19,396	»	(1)466,540	»	
Avance. 201,657 Report des avances au } . 264,883 31 décembre 1873 } Avance totale. 466,540					

La puissance de traction des moteurs tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères ;
d — le diamètre des cylindres en mètres ;
l — la course des pistons en mètres ;
D — le diamètre des roues motrices en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Au 31 décembre 1895, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 2 locomotives représentant une puissance de traction de 7,540 kilogrammes.

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur
« argent ».*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de ro- nouveauement au antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	— AVANCE. VALEUR en argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,423	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	244,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	204,420	14,822,073	4,244,864
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,474
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	1,189,000	16,014,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,014,073	183,800	16,194,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,194,873	1,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	1,283,310	18,548,238	4,572,444
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	145,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,427
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	137,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,749,579
1892	24,008,514	678,444	24,686,655	28,728,093	135,250	28,863,343	4,476,688
(¹) 1893	24,686,655	904,155	25,590,790	28,863,343	1,314,130	30,177,473	(¹) 4,586,683

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(¹) La situation de l'exercice 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 84,950 francs.

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent »* ⁽¹⁾.

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé sur fonds de renouvellement du 1 ^{er} janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées sur fonds de renouvellement pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	40,927,296	•	4,688,964	42,616,260	43,682,475	4,363,250	45,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	4,063,896	4,813,512	43,804,704	45,045,725	3,364,800	48,410,525	4,605,821
1876	44,991,492	4,834,464	4,865,892	45,691,548	48,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,825,656	4,631,928	4,854,252	47,311,836	21,359,800	4,449,430	22,508,930	5,497,094
1878	45,457,584	4,783,248	4,782,084	49,022,916	22,508,930	4,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	47,240,832	4,361,880	4,200,084	49,802,796	24,258,634	4,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	48,602,712	4,424,424	4,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,449
1881	49,727,136	959,436	4,740,480	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,408,428	4,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	4,548,420	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,184,888	4,832,436	2,243,028	27,257,052	29,779,040	4,332,607	31,411,647	3,854,595
1885	25,044,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	31,411,647	266,405	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	4,948,536	4,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	4,820,756
1887	28,750,464	4,264,404	4,434,048	31,448,616	32,204,312	467,420	32,671,432	4,222,816
1888	30,044,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,404	4,745,736	33,578,736	36,465,424	708,248	37,473,612	3,594,906
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,473,642	4,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,478,320	926,544	4,574,892	35,679,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923
1892	34,404,864	854,376	4,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	4,261,594
1893 ⁽²⁾	34,959,240	4,482,624	4,339,764	37,481,628	40,571,074	3,532,375	44,403,449	⁽²⁾ 6,621,821

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

⁽¹⁾ Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.
⁽²⁾ La situation de l'exercice 1895 a été établie sans tenir compte de 510 wagons et 9 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 636,253 francs.

N° XX. — Tableau du parcours kilométrique

TRAINS DE VOYAGEURS					
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	TOTAL
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	des PARCOURS
A. Voitures à voyageurs.	Voitures de 1 ^{re} classe	11,120,520	2,588,755	4	15,781,
	— de 2 ^e classe	12,286,881	915,601	25	15,292,
	— de 3 ^e classe	70,059,420	1,200,589	37	71,427,
	— mixtes	24,557,881	2,775,598	5	27,575,
	— à vapeur	1,085,467	"	"	1,085,
	— fourgons	5,047,551	14	"	5,047,
Ensemble.		124,117,500	7,478,155	71	152,010,
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires.	350,705	"	2	350,
	Wagons { Fourgons	24,605,884	2,425,247	5,996	27,155,
	à bagages. { Locomotives four-	1,157,896	"	"	1,157,
	Wagons chargés inscrits en	3,161,395	1,566,720	9,565	4,518,
feuille taxée. (Voir litt. D) .				10,915	
1 ^o Parcours productifs de recettes, sur le		155,575,578	11,270,122	15,452	165,202,
				545,958	
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. Voir répartition et report litt. B. et D.	Boxes	274,085		1,141	
	Trucks pour équipages	22,787		"	
	Wagons { vitesse et AB	2,494,254		6,816	
	fermés { ordinaires	568,660		1,408	
	Wagons { à coke, minéral et chi-	"	1,566,720	"	10,915
	ouverts { corée	1,609		"	
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. C).	autres de 10 tonnes et	"		"	
	moins	151,068		"	151,
	de plus de 10 tonnes .			"	
	Traineaux et wagons lestés . .			"	
E. Voitures en service.	chargés inscrits en feuille	5,161,395	1,566,720	9,565	10,915
	taxée (1 ^o)				"
	chargés inscrits en feuille	"	"	"	"
	de service. (2 ^o)	"	"	"	"
	vides	151,068	"	"	151,
	lestés au poids mort . . .			"	
	Voitures à voyageurs	1,995,971	"	"	1,995,
	— cellulaires	994	"	"	
	— poste (prestations gra-	2,107,225	614,846	1	2,726,
	tuites)	4,477	"	"	4,
	Locomotives fourgons.	498,146	"	"	498,
2 ^o Parcours improductifs de recettes, sur le		4,757,879	614,846	1	5,377,
réseau de l'Etat				4,565	
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1).		158,151,257	11,884,968	15,455	170,580,
Parcours dans les trains de l'Etat sur des section		1,126,744	278,500	"	1,405,
étrangères (2)					
Ensemble.		159,258,001	12,163,268	15,455	171,985,
Parcours des véhicules de l'Etat sur les lignes		"		7,184,891	
étrangères dans les trains étrangers					
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.		159,258,001		7,198,524	

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État,

matériel de transport pendant l'année 1893.

TRAINS DE MARCHANDISES.				PARCOURS GÉNÉRAL		
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
48,511	7,056	"	4	55,371	11,168,658	2,668,558
55,616	5,575	"	"	59,189	12,540,522	1,011,192
1,080,800	61,058	"	1,650	1,116,508	71,120,257	1,451,021
582,560	16,919	"	1,612	601,091	25,120,446	2,855,778
20,458	"	"	"	20,458	1,105,905	"
259,895	"	"	"	259,895	5,287,424	14
2,025,618	95,606	"	5,266	2,122,490	126,145,189	7,989,563
1,549	"	"	"	1,549	352,052	2
7,146,057	126,841	"	7,500	17,280,598	41,755,957	2,680,295
14,166	"	"	"	14,166	1,172,062	"
3,685,089	57,168,905	155,642	107,565	274,114,997	220,009,491	58,655,901
2,870,279	57,389,550	155,642	118,129	295,555,400	589,412,751	69,525,559
607,795	85,981,520	404	202,664	"	"	"
492,118		101				
224,410		152				
581,458		65,706				
784,885		27,418				
2,680,819	57,168,905	195,575	107,565	"	"	"
167,668		8,415				
961,126		"				
2,685,089		155,642				
1,980,552		"				
1,675,510	28,812,417	158,155	95,501	11,980,552	11,980,552	"
961,126	"	"	"	145,721,585	116,815,665	28,907,718
041,220	"	"	"	961,126	1,112,194	"
6,599	"	"	"	2,041,220	4,057,191	"
6,660	20,905	"	"	6,599	7,595	"
655,517	"	"	"	27,565	2,115,884	640,512
	"	"	"	"	4,477	"
	"	"	"	1,655,517	2,151,465	"
5524,764	28,855,520	158,155	95,501	162,591,540	158,220,799	29,518,050
3495,045	86,222,670	295,797	215,450	455,924,940	527,655,550	98,871,589
120,455	2,765,637	"	"	6,886,092	5,247,199	5,045,957
515,498	88,988,507	295,797	215,450	462,811,052	552,880,729	101,915,526
"		161,565,500			168,750,191	
515,498		161,858,797			701,650,920	

N° XXI. — Consommation de charbon des locomotives en 1895 et 1892.

ANNÉES.	CONSUMMATIONS.		PAIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSUMMATIONS										Observations. (1) Ces charges sont conventionnelles; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons. L'état à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées et un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-trainaux comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.	
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.			
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		
1893	Charbon gailleux . . .	Kilogrammes 2,516,350	Fr. c 8.80	Fr. c 22,443 28	K. 48.02	F. 0,443	K. 46.75	F. 0,405	K. 43.29	F. 0,083	K. 4,162	F. 0,007	K. 0.43607	F. 0,00273		
	— menu demi-gras.	238,608,500	6.82	1,627,309 97												
	— gras.	145,634,700	8.51	1,239,325 77												
	— maigre. . . .	349,427,200	4.94	1,726,170 37												
1892	Charbon gailleux . . .	736,483,750	6.27	4,644,949 39												
	— menu demi-gras.	3,463,000	11.46	38,647 08												
	— gras.	243,378,800	7.82	1,668,622 22												
	— maigre.	151,044,254	10.08	1,522,495 84												
		367,350,022	5.88	2,160,048 43												
		735,233,076	7.33	5,389,783 27												
	Trains-kilomètre.		Locomotives-kilomètre avec train.		à charge, à vide et en manœuvres.		Locomotives-kilomètre chargés et vides.		Véhicules-kilomètre chargés et vides.		Charges unités-kilomètre (1).					
	40,854,004		43,948,586		55,407,769		633,725,074		633,725,074		4,688,233,847					
1892	40,413,576		43,423,235		54,532,446		620,398,393		620,398,393		4,635,741,238					

N° XXII. — Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1892.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1893.		DIFFÉRENCES POUR 1893.			
Tarif de 1892.	Tarif de 1893.			En plus.	En moins.		
Voies et travaux.							
Valeur des matériaux.	Rails, billes et accessoires	neufs . . .	5,799,383 »	5,866,386 »	4,474,311 »	»	1,392,075 »
		de remploi	3,948,188 »	3,350,723 »	3,637,562 »	286,839 »	»
		vieux . . .	602,542 »	694,850 »	4,127,046 »	432,496 »	»
Ensemble (1). . .			10,350,443 »	9,914,959 »	9,238,919 »	— 673,040 »	
Traction et exploitation.							
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.							
a. Objets et matières neufs.							
Matériel, outils, meubles et ustensiles.			540,809 83	538,099 13	553,475 »	15,375 87	»
Combustibles			289,000 49	246,019 96	479,463 75	»	36,556 21
Huiles d'éclairage.			51,640 04	41,642 24	37,353 78	»	4,288 46
Huiles et matières de graissage.			82,560 32	74,721 09	88,912 93	44,491 84	»
Bois de construction			620,836 95	595,998 76	1,068,473 77	472,475 04	»
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.			2,868,906 06	2,737,623 24	2,760,433 79	22,810 55	»
Acier, fonte et fer divers			418,362 06	419,264 25	446,246 70	26,982 45	»
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux			328,068 72	305,759 22	268,290 67	»	37,468 55
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques			90,883 76	84,073 24	402,567 07	48,493 86	»
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.			470,387 41	457,407 06	408,749 29	»	48,357 77
Matières et objets divers			4,444,998 28	4,087,523 35	4,361,717 05	274,193 70	»
b. Objets et matières non utilisables.							
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).			220,423 91	217,832,45	495,342 85	»	22,489 60
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).			327,540 72	298,502 53	493,560 70	»	404,941 83
Total (annexe XXIII). . .			7,424,418 55	6,774,166 49	7,364,587 35		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.							
Stations et ateliers			1,360,343 25	4,486,824 65	4,305,456 21	448,634 56	»
Sections.			647,475 79	634,367 »	678,092 04	43,725 04	»
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .			278,443 68	313,348 47	330,492 05	47,443 58	»
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser		5,062,935 »				
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées		467,000 »	5,293,525 »	5,379,110 »	35,585 »	»
Ensemble (1) (3) .			14,640,316 27	14,202,228 61	15,057,737 65	+ 855,509 04	
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre.			24,990,429 27	24,414,487 61	24,296,656 65	+ 482,469 04	

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 24 et 40, ainsi que l'annexe XXIV).
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXV).
(3) Non compris fr. 416-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIII. — Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires ⁽¹⁾.

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1892. (Tarif de 1893.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1893. (Tarif de 1893.)	DIFFERENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1894.)
			En plus.	En moins.	
Ans	Fr. c. 180,191 34	Fr. c. 251,635 45	Fr. c. 71,444 11	Fr. c. •	Fr. c. 243,572 48
Anvers-Dam.	164,304 77	168,884 71	4,579 94	»	163,932 71
Braine-le-Comte	237,444 42	230,323 86	»	7,120 56	225,150 88
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	81,079 40	106,867 12	25,787 72	»	116,070 18
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	401,145 43	361,395 16	»	39,750 27	343,706 28
Gand (Gentbrugge)	1,137,876 35	1,317,360 75	179,484 40	»	1,277,246 74
Jemelle	374,045 88	339,606 54	»	34,439 34	322,676 26
Liège	104,126 56	133,503 68	29,377 12	»	127,838 76
Luttre	758,529 07	788,991 72	30,462 65	»	759,356 97
Malines (ateliers centraux) ⁽²⁾ . . .	2,505,665 07	2,613,411 49	107,746 42	»	2,475,771 22
Malines (dépôt du timbre)	26,820 65	27,321 98	501 33	»	26,511 09
Mons (Cuesmes).	802,937 55	1,025,284 89	222,347 34	»	993,440 19
Totaux.	6,774,166 49	⁽³⁾ 7,364,587 35	+ 590,420 86'		7,075,273 76

⁽¹⁾ Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

⁽²⁾ Le Magasin central a été fusionné avec le Dépôt des ateliers centraux de Malines, à partir du 1^{er} février 1893.

⁽³⁾ Non compris fr. 116-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés
dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'Annexe XXII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXIV. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui de l'annexe XXI)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	32,697	44,842 01
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	9,722	21,578 39
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	480,454	44,443 46
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	24	4,323 .
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	402	4,983 .
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 .
7	Balai ordinaire	—	24,709	2,470 90
8	Bandages divers	Kil.	974,504	304,885 27
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	20,983	33,712 93
40	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	44,904	44,838 78
41	— en bois pour frein	—	44,855	48,409 48
42	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	43	4,218 44
43	— d'allumage neuf et vieux	—	6,388	33,714 43
44	— de chêne	—	277	56,695 45
45	— de frêne en planches et madriers.	—	71	8,017 54
46	— de sapin divers.	—	2,215	166,279 28
47	— de pitch-pine en planches et madriers	—	4,243	367,096 74
48	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	4,203	7,464 40
49	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	44,767	75,277 24
49bis	— — — au kilogr.	Kil.	67,738	33,789 57
20	Boulons polis pour locomotives	—	44,427	28,954 40
21	— — et bruts pour voitures.	—	482,380	67,441 68
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	2,769	43,233 25
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	630	7,482 42
24	Chaines de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,784	48,424 50
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,979	3,036 65
26	Chanvre fin	—	44,719	46,490 96
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc.).	Tonne.	62,638	539,234 23
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	444,817	46,527 46
29	Clovis d'épingles divers	Kil.	64,300	43,484 80
30	Coke industriel	Tonne.	305	5,488 27
A reporter.				1,973,010 27

approvisionnés dans les divers dépôts.

(la partie Traction et Exploitation.)

VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	1895.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
40,632 35	29,830	40,207 78	40,498 46	
21,578 39	44,877	25,928 06	28,576 30	
43,436 46	182,656	43,439 93	37,642 86	
4,323 »	22	4,010 »	4,010 »	
4,983 »	87	4,382 »	4,490 »	
450 »	2	300 »	300 »	
2,213 81	24,017	2,338 33	4,728 50	
68,544 »	1,455,778	424,481 39	394,607 03	
30,292 37	22,847	39,449 60	35,463 85	
13,464 44	23,305	20,742 85	19,364 78	
17,048 55	43,556	47,190 43	47,190 43	
4,315 97	7	2,466 26	2,568 68	
33,741 43	4,774	24,390 42	24,390 42	
30,967 47	4,487	318,049 75	283,944 44	
7,402 75	83	8,334 70	8,334 70	
10,445 41	2,487	476,420 07	476,519 07	
4,348 99	6,833	554,596 91	554,579 67	
6,406 60	4,454	6,208 40	6,437 40	
5,534 64	42,354	68,945 70	63,068 30	
0,744 35	68,243	38,364 96	34,323 43	
8,069 49	35,382	24,772 08	46,495 44	
0,672 08	187,507	57,464 23	56,448 39	
2,237 75	4,333	45,491 68	40,629 63	
7,482 42	535	7,245 74	4,828 43	
5,993 66	5,857	45,823 60	45,624 20	
3,4 43	7,826	3,088 50	2,536 34	
5,896 76	40,622	41,518 26	42,248 36	
5,399 90	62,007	408,705 33	444,744 60	
4,450 27	454,347	24,432 45	25,916 37	
1,240 36	26,944	5,426 03	4,890 48	
4,448 85	330	4,442 60	3,434 08	
3,386 75		2,390,999 44	2,295,594 68	

N ^o D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 18
	Report.			1,973,010
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	3,310	2,583
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	7,485	31,488
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	4,548	22,454
34	— — au kil.	Kil.	38,236	74,462
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	309,463	503,422
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	429	420,983
37	Déchets de coton divers	Kil.	72,447	36,795
38	Draps divers	Mèt. ct.	41,098	66,769
39	Éponge ordinaire	Kil.	48	737
40	Essieux divers	—	367,863	484,443
41	Fagots	Pièce.	29,438	4,415
42	Fer battu en barres	Kil.	413,265	25,413
43	— en tôle divers	—	450,045	87,402
44	— étiré divers	—	569,800	92,284
45	— pour barreaux de grilles	Paquet.	21,813	42,957
46	— d'angle et profilés	Kil.	346,427	54,068
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	225,267	34,623
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	96,233	70,287
49	— de pétrole.	Litre.	235,457	23,545
50	— de graissage.	Kil.	207,644	85,674
51	Métal blanc.	—	48,049	26,454
52	Nickel, bronze, etc..	—	9,806	9,804
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	438	2,544
54	Plomb à plomber	Kil.	42,262	5,490
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	48,654	466,778
55bis	— — —	Kil.	497,224	94,053
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	2,643	24,333
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	4,444	4,458,784
58	— — — — coudé	—	425	4,454,704
59	— — non montées	Pièce.	80	40,704
60	— — sans bandages	—	52	22,274
61	— de tender montées sur essieu	Paire.	644	357,074
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			6,893,004

VALEUR d'après TARIF DE 1893.	1895.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
1,835,386 75		2,390,999 44	2,295,591 68	
2,453 70	9,877	6,467 55	4,958 60	
27,468 »	8,063	29,224 60	23,935 75	
21,603 45	2,077	44,682 80	44,946 30	
65,483 82	24,517	33,438 68	33,438 68	
428,438 29	268,202	384,949 23	384,740 55	
446,657 »	210	428,847 »	444,709 »	
33,487 80	67,325	30,980 05	27,608 28	
61,442 73	8,008	43,699 45	40,207 34	
664 44	92	4,274 97	4,997 94	
484,437 24	359,504	466,728 49	444,752 38	
4,445 70	48,603	2,735 20	2,735 20	
27,069 65	437,588	33,240 57	33,240 57	
84,330 27	474,460	91,945 68	89,952 65	
97,038 26	472,958	84,240 44	67,470 40	
42,964 38	18,366	35,508 26	34,214 25	
56,798 59	549,421	95,512 38	76,024 44	
35,600 86	243,857	32,273 53	26,889 44	
55,251 60	77,355	44,079 28	40,986 37	
21,489 96	292,300	22,630 92	46,773 58	
72,208 57	243,000	90,243 88	80,690 66	
40,464 44	47,869	40,544 04	37,596 66	
9,804 08	4,593	4,589 54	4,589 54	
2,494 90	725	3,347 24	3,348 35	
4,644 35	24,824	8,405 25	7,240 89	
436,359 23	40,940	434,647 45	445,575 54	
72,320 08	480,012	65,577 44	54,809 94	
23,964 38	2,823	26,787 90	25,604 94	
458,780 »	4,454	4,485,850 »	4,485,850 »	
454,700 »	424	4,449,440 »	4,449,440 »	
40,700 »	92	28,300 »	28,300 »	
22,270 »	66	28,970 »	28,970 »	
354,200 »	602	333,300 »	294,460 »	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
590,223 22		7,057,470 60	6,776,046 47	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.
	Report		"	6,893,000
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	6,077	2,228,015
65	— — — non montées	Pièce.	"	"
66	— — — sans bandages	—	46	2,000
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	302	430
68	— brun	—	8,234	2,348
69	Suif	—	45,010	30,606
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	52,949	48,094
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	2,425	24,457
72	Torchons en coton	—	9,966	2,690
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	349,209	455,646
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	44,527	29,009
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	45,528	42,772
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	4,738	45,257
77	Verres à vitres.	M²	4,456	8,314
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	4,656	520
79	— fer diverses	—	262,842	24,882
80	Zinc en feuilles	Kil.	9,534	5,645
	Totaux.		"	9,753,390
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus (¹).		"	3,698,640
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		"	647,475
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.		"	540,809
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.		"	44,640,316

(¹) Comprenant plus de trois mille rubriques : objets de consommation ; pièces de rechange ; matières premières, etc., etc.

1895.				Observations.
VALEUR d'après TARIF DE 1893.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
3,590,223 22	»	7,037,470 60	6,776,016 17	
2,294,475 »	5,984	2,390,150 »	2,390,150 »	
»	»	»	»	
2,000 »	»	»	»	
423 31	4,002	551 64	560 59	
2,257 56	42,317	3,076 45	3,575 57	
28,355 89	30,168	27,580 28	31,061 45	
48,117 66	54,005	49,429 41	49,114 79	
22,256 95	4,471	44,988 45	40,208 09	
2,192 52	42,456	2,672 97	2,788 81	
414,027 55	224,698	285,704 59	285,704 29	
26,728 81	46,359	30,569 64	26,972 81	
41,725 87	45,728	44,505 52	41,020 27	
43,923 44	2,669	8,046 30	8,152 57	
7,059 19	6,452	8,646 48	7,412 08	
524 37	3,334	340 86	319 47	
24,888 44	446,526	44,952 76	40,217 39	
5,046 76	6,556	3,466 98	3,400 45	
9,463,926 24	»	9,872,852 63	9,586,374 50	
3,563,836 24	»	3,953,317 98	3,824,282 24	
634,367 »	»	678,092 04	665,277 58	
538,099 43	»	553,475 »	551,962 42	
1,202,228 61	»	45,057,737 65	44,627,896 44	

N° XXV. — Situation et mouvement des mitrailles, mati

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				TOTAL de la val des quantités magas au 31 déce 1892 et de des quan entrées e (col. 2 + 3 4 5 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
	2	3	4	5	
Acier vieux bandages.	17,709 50	8,820 »	8,889 50	77,877 60	95,586
— — essieux coudés	2,625 04	»	2,625 04	5,491 75	6,116
— — — droits.	11,847 80	»	11,847 80	20,551 80	52,599
— vieilles feuilles de ressort	6,196 55	7,150 »	»	15,754 97	21,951
— fondu, vieux ressorts à spirales.	10,544,47	9,750 »	794 47	22,865 50	55,407
— riblonds (tournures).	4,659 07	11,470 »	»	55,521 75	57,980
— mitrailles ordinaires	4,865 47	4,851 15	52 54	6,665 »	11,528
— mitrailles, brûlé	546 75	»	546 75	1,027 50	1,574
Argent de Berlin, vieux	112 92	»	112 92	142 46	255
Bâches hors d'usage, susceptibles de emploi. .	»	»	»	15,665 »	15,665
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	1,955 25	1,750 »	205 25	16,152 25	18,085
Caoutchouc vieux	445 57	»	445 57	491 28	956
Crasse provenant des fours à réchauffer	100 »	54 50	45 70	1,450 »	1,550
Cuivre, bronze, mitrailles	45,595 28	»	45,595 28	268,920 21	512,515
— — riblonds et limailles.	14,187 53	17,915 »	»	99,502 50	115,689
— jaune, mitrailles.	6,586 47	25,200 »	»	45,606 54	51,992
— — riblonds et limailles	4,907 74	2,250 »	2,657 74	1,290 62	6,198
— rouge, mitrailles de vieux foyers	17,199 16	»	17,199 16	56,489 51	75,688
— — — ordinaires.	59,552 85	55,577 25	»	61,066 74	100,599
— — riblonds et limailles.	8,688 24	6,209 »	2,479 24	21,927 57	50,615
Déchets de cuir.	2 44	»	2 44	765 22	767
Fer divers vieux de emploi	5,769 20	»	5,769 20	8,247 58	14,016
Fer en tôle divers vieux de emploi	1,978 16	»	1,978 16	8,558 60	10,556
Fer vieux bandages.	14,021 80	»	14,021 80	495 70	14,515
Fer vieux essieux droits	7,708 90	»	7,708 90	12,144 50	19,855
— — coudés.	1,267 44	»	1,267 44	450 56	1,698
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	18,978 04	59,400 57	15,591 71	15,922 01	52,900
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	1,744 86			2,555 24	4,078
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	28,758 10			9,065 26	57,821
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	5,511 08			2,205 45	7,514
A reporter	281,258 86	186,575 05	137,412 01	826,199 81	1,107,458

èces hors d'usage en 1893. (Dépôts.)

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF			VALEUR	TOTAL	RÉALISÉES	EN MAGASIN	vendus	A L'AVOIR
des conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	(colon. 7+8+9.)	par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Pour mémoire)	au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11)	et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	fin 1893 (Pour mémoire)
Crédées être oyées r ministra- n.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
8	9	10	11	12	13	14	15	
70 59	»	59,820 »	19 60	59,890 59	59,980 »	55,696 31	61,200 »	»
31 71	»	4,959 55	287 95	5,221 26	4,950 »	895 51	»	895 51
52 50	»	»	604 »	12,552 50	»	20,067 10	»	20,067 10
58 11	»	15,650 »	5,570 25	15,888 11	12,975 50	6,063 21	10,400 »	»
51 45	»	27,750 »	10,769 02	27,801 45	25,825 »	5,606 32	18,000 »	»
	»	55,150 »	7,789 14	55,150 »	52,752 »	2,850 80	12,950 »	»
58 68	»	6,825 »	5,456 11	7,795 68	6,472 50	5,754 79	»	5,754 79
	»	1,000 »	900 50	1,000 »	995 »	574 25	500 »	»
	»	»	18 52	»	»	255 58	»	255 58
	»	11,587 92	»	11,587 92	11,587 92	2,077 08	2,077 08	»
58	»	15,126 50	29 »	15,464 50	9,842 28	2,621 »	2,621 »	»
55 12	»	»	187,85	265 12	»	671 55	»	671 55
	»	1,546 50	»	1,546 50	1,755 50	5 70	»	5 70
57 16	»	»	147,488 04	265,957 16	»	48,556 55	»	48,556 55
55 24	17,915 »	61,425 »	51,580 23	102,565 24	57,087 50	11,526 59	25,625 »	»
55 20	2,000 »	25,200 »	25,070 88	58,865 20	25,666 50	15,127 61	26,950 »	»
1 »	»	4,477 50	1,850 59	4,648 50	5,584 40	1,549 86	»	1,549 86
0 52	»	»	41,052 55	71,690 52	»	1,998 15	»	1,998 15
0 58	1,077 25	75,075 »	45,642 52	89,282 65	76,615 50	11,116 94	21,525 »	»
8 50	6,515 70	16,500 »	11,141 96	25,244 »	17,019 50	5,571 81	11,000 »	»
55 56	»	»	75 80	655 56	»	152 50	»	152 50
7 60	»	»	2,980 70	7,027 60	»	6,988 98	»	6,988 98
0 40	»	»	489 15	7,480 40	»	2,856 56	»	2,856 56
4 »	»	»	»	4,284 »	»	10,251 50	»	10,251 50
55 80	»	755 »	»	12,440 80	724 80	7,412 60	»	7,412 60
4 48	»	»	68 80	154 48	»	1,545 52	»	1,545 52
2 »	»	21,028 55	5,215 »	21,060 55	65,654 46	11,859 50	»	11,859 50
59 50	»	1,521 85	252 50	2,051 55		2,046 75	»	2,046 75
	»	57,457 10	»	57,457 10		564 26	»	564 26
0 »	»	5,555 20	»	5,445 20		2,071 51	»	2,071 51
55 10	27 505 95	424,188 47	556,080 »	888,007 52	411,246 56	219,451 15	190,848 08	125,219 45

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.					TO de la d quanti mag au 31 de 1892 et des qu entrées (col. 2
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.					
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.		
	2	3	4	5		
Report. . .	281,258 86	186,375 05	137,412 01	826,199 81	1,107,4	
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.. . . .	90 96	»	90 96	69 48	1	
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	5,494 92	750 »	4,744 92	12,945 55	18,4	
— n° 2 (semelles de freins)	5,516 44	7,150 »	»	8,565 72	11,8	
— n° 3 (débris divers)	28,414 20	127,260 »	»	278,415 89	506,8	
— n° 4 (grilles et pièces brûlées). .	5,942 08	8,500 »	»	15,979 45	19,9	
Fer galvanisé, mitrailles	42 29	100 »	»	590 35	4	
Fer riblonds (tournures).	5,041 18	5,200 »	»	9,159 94	12,1	
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»		
Fonte de remploi.	846 50	»	846 50	598 40	1.2	
Fonte, mitrailles ordinaires	18,785 79	53,759 35	»	99,921 95	118,70	
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	2,155 24	1,600 »	555 24	2,915 55	5,04	
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	157 50	1,750 »	»	2,750 25	2,88	
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte).	1,101 52	»	1,101 52	1,185 88	2,28	
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	1,795 84	2,760 »	»	5,555 29	7,12	
Fonte riblonds (tournures)	1,166 59	660 »	506 59	621 10	1,78	
Huile de graissage (résidus)	2,288 51	550 »	1,958 51	4,115 05	6,40	
Limes vieilles et débris de limes.	»	»	»	412 25	41	
Livrets ayant contenu de l'or fin	2 09	»	2 09	1 90		
Locomotives et tenders à petite section et machines-outils hors d'usage.	942 50	942 50	»	»	94	
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . .	4,145 74	»	4,145 74	84,685 15	88,82	
— riblonds et limaille	2,442 95	»	2,442 95	59,569 67	42,01	
Meules à aiguiser, hors d'usage.	19 08	»	19 08	12 96	5	
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	9,525 52	6,000 »	5,525 52	20,625 59	50,14	
Nickel, riblonds et limailles de métal Monté- fiore	8 56	»	8 56	12 78	2	
A reporter. . .	575,125 94	585,156 90	157,525 27	1,412,065 28	1,785,18	

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des marchandises conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893 (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
7	8	9	10	11	12	13	14	15
515 10	27,505 95	124,188 47	556,080 .	888,007 52	411,246 56	219,451 15	190,848 08	125,219 45
»	»	100 »	»	100 »	112 50	60 44	»	60 44
155 »	»	1,500 »	17,847 12	15,455 »	1,287 »	4,985 25	2,250 »	2,755 25
»	»	9,100 »	1,157 78	9,100 »	9,555 »	2,782 16	5,850 »	»
650 12	7,875	177,594 14	27,995 12	257,919 26	174,429 90	48,910 85	118,855 50	»
53 20	»	15,500 »	2,665 85	15,555 20	16,225 50	4,588 51	7,000 »	»
» 02	»	200 »	60 86	200 02	554 »	252 62	»	252 62
2 »	»	10,000 »	1,595 72	10,002 »	9,668 »	2,179 12	4,800 »	»
»	»	»	»	»	»	7 50	»	7 50
208 55	»	»	75 45	208 55	»	1,056 57	»	1,056 57
029 85	11,225 54	66,980 »	22,204 05	110,255 59	62,890	8,474 55	59,500 .	»
»	»	4,400 »	1,790 64	4,400 »	5,927 »	646 57	800 »	»
555 »	»	2,250 »	405 »	2,585 »	2,152 »	502 75	1,500 »	»
28 40	»	800 »	28 40	828 40	800 »	1,458 80	1,200 »	258 80
291 60	»	4,500 »	1,524 84	4,791 60	5,860 »	2,557 55	5,150 »	»
10 05	»	1,520 »	2 88	1,550 05	1,555 »	457 46	660 »	»
277 90	»	550 »	561 76	2,627 90	155 50	5,775 66	»	5,775 66
»	»	556 87	»	556 87	454 56	75 58	»	75 58
»	»	»	»	»	»	5 99	»	5 99
»	»	942 50	»	942 50	942 50	»	»	»
582 44	»	»	46,812 01	80,582 44	»	8,246 45	»	8,246 45
525 17	»	»	14,270 97	41,525 17	»	689 45	»	689 45
»	»	»	4 14	»	»	52 04	»	52 04
577 22	»	6,000 »	18,597 97	28,577 22	4,989 »	1,571 69	»	1,571 69
14 54	»	»	25 92	14 54	»	6 80	»	6 80
052 12	46,404 49	725,661 98	515,100 46	1,475,098 59	704,159 82	512,090 65	576,411 58	141,949 85

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				TOTAL de la valeur des quantités magasin au 31 décembre 1892 et de des quantités entrées en (col. 2 + col. 3) 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
	2	3	4	5	
Report.	575,125 94	585,156 90	157,525 27	1,412,065 28	1,785,189 85
Objets divers provenant de caisses de secours hors d'usage et autres.	255 »	255 »	»	»	255 »
Plomb vieux.	282 95	375 »	»	1,189 57	1,475 92
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés.	4,816 67	»	4,816 67	19,526 25	24,143 92
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze, métal blanc, fer et fonte mélangés.	1,412 11	»	1,412 11	4,455 80	5,840 02
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	157,505 56	252,122 40	»	555,261 55	492,760 51
— — — de remploi.	»	»	»	40,945 59	40,945 59
— — — lavés, hors d'usage . .	»	»	»	62,121 53	62,121 53
Verre vieux (débris).	527 16	900 »	»	844 55	1,171 61
Zinc vieux.	555 65	1,100 »	»	850 95	1,566 60
TOTAUX.	518,261 02	657,909 50	165,552 05	1,897,014 25	2,415,276 82

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des conventionnelles, des mitrailles, tières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
Des délivrées à l'industrie contre des objets neufs. 8	Cédées à prix d'argent. 9		10	11	12	13	14	15
2 12 46,404 49	725,661 98	515,100 46	1,475,098 59	704,159 82	512,090 63	376,411 38	141,949 85	
"	255 "	"	255 "	255 "	"	"	"	"
55 "	725 "	826 89	1,256 55	617 50	255 95	400 "	"	"
" 6,649 27	9,000 "	14,949 45	18,529 27	8,629 "	5,615 65	10,800 "	"	"
20 "	2,520 "	4,797 10	2,741 20	2,425 52	5,104 71	"	5,104 71	
" 138,556 21	120,000 "	61,856 19	428,616 21	115,460 "	64,150 70	158,168 "	"	"
29 "	"	52,645 90	54,956 29	"	6,007 10	"	6,007 10	
" 46,658 55	"	1,100 "	55,142 55	"	8,979 "	15537 "	"	"
"	900 "	476 10	900 "	840 "	271 51	600 "	"	"
51 "	629 "	684 26	726 51	629 85	640 27	481 "	159 27	
47 288.048 50	859,690 98	650,454 55	2,014,181 75	855,016 49	401,095 50	560,447 38	151,220 95	

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS												
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.						
		Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.
1	Collisions aux stations . .	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	22
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18
2	Collisions aux bifurcations .	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1893. . . .	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1893. . . .	»	»	»	»	»	4	2	2	»	1	1	20
		1892. . . .	2	»	2	»	4	1	2	3	»	2	4	33
		Moyenne (1).	»	4	1	1	1	1	2	4	3	1	3	28
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1893. . . .	3	»	1	»	1	1	8	2	8	»	3	1
		1892. . . .	»	»	»	»	»	2	3	2	2	1	»	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	3	2	7	2	3	1
	Ensemble . . .	1893. . . .	3	»	1	»	1	9	12	4	10	1	3	50
		1892. . . .	2	»	2	»	4	6	7	7	2	3	3	33
		Moyenne (1).	1	3	1	1	4	7	7	7	9	3	3	48

(1) Établie sur les résultats des quatorze dernières années.
(2) Pour les années 1835 à 1890, voir annexe XXXI de 1890.

Trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Année 1895.

COLLISIONS.											NOMBRE de déraillements et collisions en général.		DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.													
DISTRIBUTION DU SERVICE.											Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	PERSONNES ATTEINTES (²).											
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne res- pectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphéri- ques ont influé sur la production des accidents.	VOYAGEURS.							AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.							
								Tués.	Blessés.	Contusionnés.					Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.			
2	5	1	1	5	1	»	1	7	20	27	10	»	»	5	5	1	7	11	19	1	7	16	24			
»	10	»	2	16	11	»	7	12	48	60	9	2	18	52	72	»	11	15	26	2	29	67	98			
1	7	5	9	11	10	5	5	20	46	66	12	»	5	12	17	1	8	10	19	1	15	22	36			
»	»	»	»	»	»	»	1	2	5	5	2	»	»	6	6	»	»	4	4	»	»	10	10			
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
»	1	»	»	»	1	1	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4			
»	»	1	»	»	»	»	»	1	2	5	1	»	5	4	9	»	»	2	2	»	5	6	11			
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
»	»	»	»	»	2	»	1	1	5	4	2	»	1	2	5	»	1	1	2	»	2	5	5			
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2			
»	»	1	»	»	1	»	1	1	7	8	2	»	»	4	4	»	2	1	5	»	2	5	7			
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2			
»	»	»	»	»	2	1	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2			
»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2			
»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	5	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1			
2	1	»	»	»	1	2	»	15	20	55	4	»	1	»	1	»	2	5	5	»	5	5	6			
»	»	1	»	»	7	5	5	24	41	65	5	»	»	4	4	»	1	4	5	»	1	8	9			
1	»	»	»	»	5	12	1	22	58	60	5	»	»	1	1	»	1	1	2	»	2	2	4			
»	»	»	»	»	»	2	»	15	16	29	5	»	»	1	1	»	8	2	10	»	8	5	11			
»	»	»	»	»	»	»	1	6	7	15	2	»	»	»	»	»	5	1	4	»	5	1	4			
»	»	»	»	»	2	8	2	15	21	54	5	1	8	1	10	»	2	2	4	1	11	5	15			
4	4	5	1	5	4	5	5	57	70	107	25	»	6	20	26	1	21	25	45	1	27	45	71			
»	10	1	2	18	18	5	15	44	101	145	17	2	18	56	76	»	15	22	57	2	55	78	115			
2	9	4	10	11	24	24	10	59	117	176	25	1	15	18	54	2	15	16	55	5	50	54	67			

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1893.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	13	4	19
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	3	4	6	13
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	2	4	7
Lors de la fermeture des portières	»	15	3	18
Dans d'autres circonstances	1	3	2	6
TOTAUX. . . .	7	37	19	63
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	9	9	3	21
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	3	»	10
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	3	»	4
En circulant dans les stations	2	2	»	4
— le long de la voie.	2	4	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	1	11	3	15
Suicide, folie	31	»	»	31
Dans d'autres circonstances	»	2	1	3
TOTAUX. . . .	53	34	7	94

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
<i>C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.</i>									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	4	1	5	»	»	»	»	5
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	1	»	»	1	»	1	»	1	2
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	5	15	2	18	»	»	»	»	18
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	4	4	»	8	»	1	»	1	9
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	10	51	29	90	»	1	1	2	92
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	129	75	202	»	»	1	1	203
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	119	49	168	»	2	2	4	172
TOTAUX.	18	520	154	492	»	5	4	9	501
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
En accrochant des véhicules.	2	40	12	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	•	17	5	22	•	1	»	1	23
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	7	2	»	9	»	»	»	»	9
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	1	2	»	3	»	»	»	»	3
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	1	1	»	2	»	»	»	»	2
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	1	2	3	»	»	»	»	3
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Atteints dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX. . . .	1	7	3	11	»	»	»	»	11
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	»	4	3	7	»	»	»	»	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	2	1	3	»	»	»	»	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	9	5	14	»	»	»	»	14
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	24	5	29	»	»	»	»	29
Atteints dans d'autres circonstances.	1	54	29	84	»	»	»	»	84
TOTAUX. . . .	1	93	45	137	»	»	»	»	137
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	3	2	1	6	1	»	»	1	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	»	10	»	2	1	3	15
Accidents divers	»	•	2	2	»	»	»	»	2
TOTAUX. . . .	10	5	3	18	1	2	1	4	22

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	6	»	9	»	»	»	»	9
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	2	1	5	1	»	»	1	4
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Totaux.	5	16	5	22	1	»	»	1	25
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	1	1	2	»	»	»	»	2
Agents des stations communes	2	5	»	7	»	»	»	»	7
Totaux.	2	6	1	9	»	»	»	»	9
Ensemble pour le littéra C. . .	45	509	224	778	2	8	5	15	795

XXVIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3

I. — Lignes construites

Premier établissement

Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,668,645 09	1,456,741 85	6,485,286 00
Embranchement de Lierre.	279,596 09	44,806 24	164,550 00
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,260,089 55	975,424 99	2,481,352 00
Malines à Termonde	1,868,197 54	528,862 15	2,548,771 00
Termonde à Gand (station)	5,787,025 90	587,190 »	2,877,045 00
Ceinture de Gand	4,261,126 40	190,721 24	727,521 00
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,178,798 »	542,605 44	2,757,151 00
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,754,231 25	595,214 76	2,109,421 00
Gand à Deynze	1,006,731 06	511,498 22	2,495,142 00
Deynze à Courtrai	1,984,918 52	502,101 95	150,241 00
Courtrai à la frontière	2,255,551 96	521,895 70	1,510,572 00
Moucron à Tournai	2,797,521 47	228,914 94	1,246,040 00
Bruxelles à Louvain	4,695,045 24	548,225 17	1,171,852 00
Malines à Louvain	5,505,267 90	467,246 24	1,919,158 00
Louvain à Tirlemont	5,071,155 46	505,581 90	1,505,650 00
Tirlemont à Ans.	6,217,214 95	697,305 15	5,048,544 00
Ans à Liège (Guillemins) et à la Meuse.	5,011,905 85	187,181 96	1,046,821 00
Pont du Val-Benoît.	1,451,745 97	»	»
Liège-Guillemins à Liège-Longdoz et gare de Kinkempois	9,575,596 82	152,545 15	507,667 00
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,558,801 56	818,906 05	5,401,245 00
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,720 00
Bruxelles-Midi à Tubize	4,626,529 87	495,057 85	1,695,569 00
Tubize à Soignies	4,108,988 69	215,651 92	1,295,995 00
Soignies à Mons	4,095,344 06	586,017 50	1,985,757 00
Mons à la frontière française.	5,605,551 82	555,998 84	1,595,870 00
Ceinture.	de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,786,710 82	200,566 65
	Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,690,725 05	5,240 61
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,881,977 76	899,876 55	2,707,290 00
Blaton à Ath	1,991,951 56	160,746 10	442,551 00
Braine-le-Comte à Charleroi.	7,869,045 77	857,024 15	5,957,625 00
A reporter.	147,465,958 17	12,475,910 41	52,955,584 00

État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1893.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
directement par l'État.		
parachèvement.		
844,180 70	844,180 70	
26,959,465 41	41,568,138 67	
288,915 71	777,846 89	
12,529,252 91	26,246,119 72	
1,155,485 25	6,079,516 »	
6,276,576 76	15,527,636 63	
2,581,559 25	7,560,908 05	
3,559,614 16	11,018,167 12	
5,965,966 25	9,200,855 94	
192,207 65	4,056,579 56	
1,995,959 01	4,455,200 82	
915,201 22	4,805,019 62	
5,560,654 52	7,855,111 14	
75,867 »	6,288,988 05	
2,822,297 21	8,511,970 01	
1,511,819 17	8,594,184 61	
2,178,984 14	12,141,849 12	
5,449,849 41	9,695,758 92	
»	1,451,745 97	
5,610,451 17	15,825,859 04	
4,727,520 55	51,506,472 78	
655,969 99	1,958,055 09	
7,458,445 69	14,275,201 14	
1,648,577 99	7,269,014 57	
5,729,206 07	12,191,525 05	
2,155,129 58	7,688,550 80	
1,106,295 88	8,047,192 04	
194,145 54	2,972,514 22	
851,449 88	16,510,594 79	
116,544 97	2,711,575 87	
3,767,582 11	19,411,075 21	
9,678,488 55	522,571,741 92	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3
Report. . .	147,465,958 17	12,475,910 41	52,953,584 8
Charleroi à Namur	6,657,085 25	829,964 81	3,090,231 8
Libramont à Bertrix	1,201,005 87	180,285 84	415,944 1
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	11,757,015 75	502,501 61	611,598 9
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,570 51	"	5,529
Audenarde à Orroir.	1,518,507 82	108,719 25	205,454 5
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 65	"	"
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert.	662,678 78	54,774 88	3,817 2
Gedinne à la Lesse (Houyet).	1,118,258 64	"	57 5
Aubel à Bleyberg.	718,271 58	"	"
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2 ^e voie en com- munauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2 ^e voie). — Raccor- dement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir.	4,792,977 74	67,501 08	9,915 2
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Ecaus- sines à Erquelines	420 "	"	"
Malines à Anvers-Sud.	1,561,575 50	48,971 24	124,046 2
Approvisionnements à pied d'œuvre	"	"	52,292
Total. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	57,470,269 5
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails (1)	"	"	(1) 2,000,000
TOTAUX. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	55,470,269 5

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. %

			Parachèvement
Braine-le-Comte à Gand	259,804 55	57,119 55	269,549 9
Tournai à Jurbise	554,267 74	45,719 68	561,848 4
Hal à Ath et Tournai à Blandain	599,272 98	85,000 71	442,908 6
Plateaux de Herve	61,558 12	157,552 09	571,271 2
Landen à Ciney	227,015 19	25,228 55	584,627 8
Jonction Belge Prussienne.	507,588 "	4,889 "	57,227 1
TOTAUX. . .	1,589,506 56	555,289 54	1,867,255 2

b), moyennant redevance

			Parachèvement
Spa à la frontière Grand'Ducale	292,866 60	95,460 26	590,708

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
09,678,488 55	522,571,741 92	
8,021,218 40	18,578,500 51	
75,950 »	1,871,185 85	
99,170 22	12,750,084 55	
»	264,899 51	
27,456 70	1,659,958 52	
»	16,922 65	
»	701,270 90	
»	1,118,296 »	
»	718,271 58	
»	4,870,192 05	
»	420 »	
»	1,754,592 95	
»	52,292 »	
17,900,285 85	566,908,606 11	
»	(¹) 2,000,000 »	(¹) Voir annexe IV, renvoi 1.
17,900,285 85	564,908,606 11	

exploitées par l'État :

recette brute.

élement.

189,549 55	775,825 59
1,155,530 76	1,875,196 61
214,525 65	1,141,707 97
269,616 72	859,578 19
1,211,929 51	1,848,801 09
715,605 49	1,065,509 59
5,752,587 66	7,542,416 84

e de 500,000 francs l'an.

élement.

450,572 55	1,229,407 82
------------	--------------

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3

III. Lignes rachetées au comptant			
			Paraci
Mons à Manage	765,920 75	515,997 40	1,419,519 15
Lignes du Grand-Luxembourg.	7,268,185 84	1,907,125 95	8,547,277 65
Pepinster à Spa	72,457 65	21,755 55	86,957 65
Dendre et Waes	755,824 05	52,158 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul.	75,279 55	18,157 05	66,888 56
Lierre à Turnhout	146,525 88	28,047 71	109,850 90
Anvers à la frontière par Esschen	529,056 45	159,079 89	145,005 49
Marbehan à Virton et à Lamorteau.	578,470 19	106,955 88	285,058 50
Ensemble	9,967,500 14	2,809,215 49	11,585,105 70
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	105,742 48	209,511 16
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière.. .	507,956 42	105,887 02
	Ostende à Armentières	215,866 09	17,064 85
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	92,450 »	65,066 50
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	74,855 26	98,212 50
	Ensemble	996,870 25	495,741 85
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	182,214 45	216,590 14
	Tamines à Landen.	209,985 28	120,844 56
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	581,949 62	180,849 91
	Manage à Wavre	512,550 01	154,927 05
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin.	102,778 74	257,161 75
	Gand à Saint-Ghislain	425,180 05	782,799 68
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	686,954 04	754,811 »
	Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval.	121,501 86	49,056 04
	Écaussines à Erquelines.	547,215 71	1,128,055 55
	Mons à Bonne-Espérance.	109,041 04	82,457 04
	Baume à Marchiennes et raccordements . .	203,905 27	492,882 96
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	76,614 55	265,085 25
	Houdeng à Soignies	27,818 75	150,482 25
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau.	45,658 80	87,898 28
	Berzée à Beaumont	14,579 25	20,454 57
	Blaton à Bernissart	11,944 04	10,552 60
	Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich.	22,841 95	66,820 21
	Dour à Quiévrain	968 90	»
	Ensemble	5,511,260 25	4,761,268 42
	TOTAUX.	14,275,650 62	4,524,152 85

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations:
4	5	6	7	
moyennant annuités.				
242,555 72	4,941,595 02	10,525,041 76	15,466,634 78	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . fr. 160 75
876,582 15	24,599,169 57	127,555,106 80	151,754,276 57	Report de la colonne 6. . . 4,299,859 25
192,862 15	574,012 98	6,782,051 08	7,156,044 06	Prix d'achat. fr. 4,500,000 »
598,154 42	4,510,864 55	52,705,069 51	57,015,955 86	(2) Y compris des parachèvements à concurrence de . . . 860,575 85
1,525 65	159,650 57	2,585,000 »	2,544,650 57	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
196,541 40	(1) 480,765 89	4,299,859 25	4,780,605 14	Report de la colonne 6 . . . 6,077,269 74
527,070 10	960,189 95	12,500,000 »	15,460,189 95	Prix d'achat. fr. 6,957,645 59
162,560 96	(2) 1,151,025 55	6,077,269 74	7,208,295 27	(3) Savoir :
597,452 51	56,757,249 84			a) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 159) . . . 45,101,927 16
				b) Parachèvement supplémen- taire sur fonds généraux (p. 159). 45,155,018 21
644,502 97	985,559 04			c) Dépense pour Lierre à Turn- hout imputée sur le prix d'achat. 160 75
259,550 81	867,889 85			d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85
500,598 59	754,595 61	17,441,982 42	20,640,590 14	Total conforme. fr. 57,117,481 97
110,747 01	269,878 67			(4) En ajoutant au montant de fr. 454,278,140 56
140,592 65	542,904 57			c ci-dessus . . . 160 75
655,571 81	5,198,607 72			d id. . . 860,575 85
				on obtient (p. 159). . . fr. 455,158,677 16
				coût des lignes rachetées.
718,655 52	1,185,868 61			(5) Déficit de fr. 555,057-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
675,269 87	1,024,274 54			
702,686 49	1,505,485 34			
411,554 22	907,756 04			
256,571 92	758,808 55			
255,206 87	2,597,072 59			
507,411 18	2,207,058 62			
884,147 50	1,088,976 82			
651,794 07	2,450,510 61	194,208,800 »	211,570,424 41	
575,671 96	572,281 67			
954,000 56	1,897,575 59			
42,100 46	400,229 59			
6,076 58	184,577 56			
74,808 92	206,712 97			
97,582 17	158,816 76			
6,205 85	55,498 85			
42,017 16	152,569 87			
51,221 15	52,190 05			
346,580 23	17,161,624 41			
179,584 55	(3) 57,117,481 97	(4) 454,278,140 56	491,595,622 55	
	(5) 555,057 21		(5) 555,057 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
			BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3
IV. — Lignes construites à forfait.				
Premier établissement.				
Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1875. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1885.	Athus à Gedinne (<i>voir</i> p. 152)	175,018 93	55,026 46	274,675 00
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction . . .	155,445 91	22,202 94	580,225 00
	Jemelle à Wanlin (<i>voir</i> suite p. 152). . . .	179,605 55	789 45	57,585 00
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,757,824 95	1,651 »	20,751 00
ENSEMBLE.		2,225,895 52	59,669 85	715,058 00
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll.	144,958 16	5,056 26	70,840 00
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	47,644 02	6,555 61	116,828 00
	ENSEMBLE.	192,582 18	11,411 87	187,668 00
Convention-loi du 10 juin 1878. — Baltice à Aubel		8,986 79	56,605 08	87,410 00
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	Boom à Termonde, Soltegem à Ellezelles. .	57,767 85	51,119 21	191,606 00
	Alost à Hoboken (par Opwick et Boom). . .	51,580 24	4,502 07	90,542 00
	Renaix à Tournai (par Pecq)	16,595 40	515 11	56,250 00
	Tournai à la frontière vers Orchies.	20,145 »	»	27,145 00
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand. . .	22,177 87	58,529 82	62,472 00
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembecq à Braine-l'Alleud	54,225 55	21,101 07	102,292 00
	Jette à Termonde (par Assche)	40,116 02	59,096 45	254,185 00
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	5,759 02	105,860 51	261,952 00
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . .	70,882 44	4,829 62	58,488 00
	Etterbeek à Tervueren	18,729 50	90,844 97	218,227 00
	Couillet à Jamioulx	4,566 55	40,117 21	20,215 00
	Mettet à Acoz.	8,975 18	1,897 64	16,571 00
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	9,579 12	5,869 78	25,700 00
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,505 84	108,527 95	256,282 00
	Dour à Audregnies et à la frontière	20,477 85	85,556 56	196,875 00
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Genève à Thuillies, Buvrignes-Mont, à Fau- roulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	160,518 42	79,589 08	511,715 00
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Pro- vidence à La Planche	74,142 97	26,021 28	95,795 00
	ENSEMBLE.		606,958 54	721,578 51
TOTAUX.		3,054,402 85	829,065 09	5,192,469 00

CONSTRUCTIONS, Atiments, CONSTRUCTIONS diverses, Fondances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
Le compte de l'État (¹).				
Parachèvement.				
22,608 53	2,007,529 59	40,854,812 51	46,599,389 46	(¹) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en espèces sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de parachèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des titres remis comme prix du forfait aux sociétés de construction. La répartition de cette valeur par sections n'a pas été donnée à l'Administration des chemins de fer.
24,256 63	660,111 45			
50,670 63	268,450 92			
68,457 62	2,628,685 19			
2 63,975 23	(²) 5,564,576 95	14,229,282 78	16,065,422 21	(²) Savoir : 1º Parachèvement sur fonds généraux fr. 2,546,889 56 2º Payerment en espèces sur le prix du forfait fr. 3,017,687 59 Report de la colonne 6 . . .fr. 40,854,812 51 Prix de forfait fr. 43,852,499 90
63,581 45	986,216 09			
79,095 57	849,925 54			
44,477 02	(³) 1,856,159 43			
00,648 90	255,631 10	2,652,565 75	2,866,016 85	(³) Savoir : 1º Parachèvement sur fonds généraux fr. 1,695,522 21 2º Payerment en espèces sur le prix du forfait fr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . .fr. 14,229,282 78 Prix du forfait fr. 14,569,900 »
20,828 15	421,581 40			
51,161 58	157,585 69			
16,646 40	70,007 85			
38,037 61	85,524 24	94,895,059 05	99,618,387 54	(⁴) Savoir : 1º Parachèvement sur fonds généraux fr. 4,468,828 89 2º Payerment en espèces sur le prix du forfait fr. 254,499 40 Report de la colonne 6 . . .fr. 94,895,059 05 Prix du forfait fr. 95,149,558 45
12,478 53	155,458 40			
59,907 15	217,526 01			
19,074 85	572,472 61			
7,144 15	580,675 68	94,895,059 05	99,618,387 54	(⁵) Savoir : 1º Parachèvement sur fonds généraux fr. 8,944,891 76 2º Payerment en espèces sur le prix du forfait fr. 5,412,804 01 Report de la colonne 6 . . .fr. 152,591,520 09 Prix du forfait fr. 156,004,524 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
84,910 89	299,111 58			
19,734 77	547,556 84			
40,924 26	105,620 92			
12,621 12	40,065 45	152,591,520 09	164,949,215 86	
14,867 85	54,017 28			
85,570 21	461,284 04			
39,196 36	359,906 25			
79,057 74	750,880 57	152,591,520 09	164,949,215 86	
08,698 05	04,655 52			
90,659 27	(⁴) 4,723,528 29			
01,758 42	(⁵) 12,557,695 77			

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc..	fr. 29,126,455 58
Réservoirs.	709,469 25
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	468,290 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,079,789 21
Machines à vapeur des ateliers	1,095,742 20
Enclumes, étaux, creusets, burins	860,189 12
Pompes à incendie	195,826 02
Pavés.	5,684,495 68
	Fr. . . . 58,216,255 90

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 6,855,606 24
Frais de bureau, impressions, reliures.	721,607 25
Études de projets, levées de plans, etc.	554,895 29
Mobilier, instruments, etc..	1,794,665 15
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 54
	Fr. . . . 10,166,476 15

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	{	Locomotives et accessoires.	fr. 115,151,604 77	}	117,065,065 77
		Pièces de rechange	1,955,459 »		
Matériel de transport.	{	Voitures, wagons et approvisionnement ¹⁹ y relatifs	155,881,284 85	}	162,156,052 40
		Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	255,857 26		
		Métaux, fers divers, etc.	2,808,757 59		
		Main-d'œuvre de construction	5,212,152 70		
Engins de pesage de chargement, etc.	{	Bascules et poids.	250,864 66	}	7,544,058 50
		Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,420,810 84		
		Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs.	692,582 80		
Dépenses diverses.	{	Brouettes, charrettes et canots	254,487 69	}	447,088 50
		Paniers pour le transport de marchandises. . .	102,520 58		
		Transport de matériel anglais	84,104 86		
		Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17		
Totaux. . . fr.					287,012,242 77

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS				
		spéciaux prévus lors du rachat.	ordinaires sur fonds généraux.			
Chemins de fer construits directement par l'État.						
Les lignes. fr. 534,908,606 11 Le fixe des Lignes 58,216,253 90 Les générales. 10,166,476 15		415,291,558 16		415,291,558 16	219,940,854 55	635,252,192 69
Chemins de fer exploités payant redevance ou sur des recettes	»	»	8,771,824 66	8,771,824 66	»	8,771,824 66
Chemins de fer construits à titre pour compte de l'État.						
Convention-loi des 31 janvier- mars 1875.	45,852,499 90	»	2,546,889 56	46,599,589 46	»	46,599,589 46
Convention-loi des 31 juillet- août 1885.						
Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Neerlinter à Saint-Trond et Ingres).	14,569,900 »	»	1,695,522 21	16,065,422 21	»	16,065,422 21
Conventions-lois des 25 avril- 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,468,828 89	99,618,587 54	»	99,618,587 54
Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Sûreté à Aubel)	2,652,565 75	»	255,651 10	2,866,016 85	»	2,866,016 85
Ensemble(1). . .	156,004,524 10	»	8,944,891 76	164,949,215 86	»	164,949,215 86
Chemins de fer rachetés par l'État.						
S. Manage	10,525,041 76	»	4,941,595 02	15,466,634 78	2,698,549 24	18,164,984 02
Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,554 51	14,659,855 26 555,057 21	152,107,515 58	55,685,258 55	185,790,572 11
S. à Spa.	6,782,051 08	»	574,012 98	7,156,044 06	»	7,156,044 06
S. et Waes.	52,705,069 51	»	4,510,864 55	57,015,955 86	»	57,015,955 86
S. hislain à Erbiseul	2,585,000 »	62,592 85	97,057 72	2,544,650 57	595,666 54	2,958,296 91
S. Turnhout	4,500,000 »	»	480,605 14	4,780,605 14	255,566 48	5,014,171 62
S. à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	960,189 95	15,460,189 95	»	15,460,189 95
S. Condroz.	»	»	»	»	225,155 81	225,155 81
S. à Virton	6,957,645 59	»	270,647 68	7,208,295 27	268,582 88	7,476,676 15
S.	17,441,982 42	500,000 »	2,898,607 72	20,640,590 14	1,608,757 28	22,249,527 42
S. houillers du Hainaut. . .	194,208,800 »	5,000,000 »	14,161,624 41	211,570,424 41	27,960,275 68	259,550,698 09
Ensemble. . .	155,158,677 16	15,101,927 16	45,508,055 42	191,748,659 74	67,071,588 24	558,820,047 98
TOTAUX. . .		1,078,761,058 42			287,012,242 77	1,565,773,281 19
Intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes fr.						18,446,696 50
Des de premier établissement en général						1,584,219,977 49
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr. 5,884,585 58 { Travaux en cours d'exécution 10,064,765 52						15,949,550 70
Pour lignes exploitées, un capital utile comme à l'annexe XIII, de. fr.						1,568,270,626 79
Il résulte de fr. 7 058,701 16, voir annexe XIII, renvoi n° 4.						
Soit : { 1 ^{re} Matériel repris fr. 17,556,955 01 { 2 ^{de} Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . . 15,115,702 99 { 3 ^{de} Acquisition de pièces de rechange y relatives 5,252,599 62						

5^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N^o XXIX. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1895.

DÉSIGNATION DES LIGNES.		LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOT			
		SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service d	
		Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seul
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)		Mèt. cour ^{ts} 49,323	Mèt. cour ^{ts} "	Mèt. cour ^{ts} "	Mèt. cour ^{ts} 49,323	Mèt. cour ^{ts} "	Mèt. cour ^{ts} 49,323	Mèt. cour ^{ts} 49,323	Mèt. cour ^{ts} "
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).		59,868	"	"	59,868	"	59,868	59,868	"
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	178,692	"	52,046	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511		"	43,511	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655		"	20,655	20,655	"
	Inghelunster à Deynze, par Thielt.	25,438	"	25,438		"	25,438	25,438	"
	Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030		"	22,030	22,030	"
	Roulers à Menin	15,012	"	15,012		"	15,012	15,012	"
Gand-Eecloo-Bruges		47,297	"	"	47,297	1,892	45,405	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).		26,488	14,590	"	41,078	"	41,078	41,078	"
Grand Central belge.	Charleroy à Vireux (France)	62,478	3,100	65,578	624,172	23,678	41,900	65,578	"
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Mortalmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	45,717	"	45,717		2,251	43,466	43,466	"
	Louvain à Givet (France).	117,251	2,083	119,334		16,012	103,322	119,334	"
	Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	"	16,124		4,533	11,591	4,533	"
	Landen à Hasselt (2)	27,964	"	27,964		"	27,964	27,964	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260		6,679	95,581	102,260	"
	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins.	73,259	"	73,259		15,913	57,346	60,141	"
	Aerschot à Hérentals.	20,535	"	20,535		"	20,535	20,535	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,816	23,100	31,916		"	31,916	31,916	"
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485		461	121,024	121,485	"
Hasselt à Maeseyck.		40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas).		18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt.	54,684	"	54,684	140,742	"	54,684	51,545	"
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	43,281	17,571	60,852		"	60,852	60,852	"
	Liège à Flémalle et embranchements.	25,206	"	25,206		"	25,206	7,677	"
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).		43,900	23,586	"	67,486	4,561	62,925	67,486	"
Nord belge.	Charleroy à Erquelines	30,653	"	30,653	168,878	30,653	"	29,885	"
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890		15,890	"	15,890	"
	Namur à Liège.	72,634	"	72,634		72,634	"	72,151	"
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		10,326	39,375	49,701	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)		9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.		21,146	"	"	21,146	1,726	19,420	20,356	"
TOTAL		(1) et (2) 1,276,354	201,611	1,477,965		236,492	1,241,473	1,428,296	

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1893.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
vers à Gand.	Belge	4	9	40	4	3	44	"	4	4
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	4	9	40	4	3	44	"	4	4
imay	Belge	4	40	44	"	2	46	3	2	5
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	4	40	44	"	2	46	3	2	5
andre occidentale.	Belge	41	19	30	3	40	43	"	2	2
	Etranger . . .	4	3	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble. . . .	42	22	34	3	40	47	"	2	2
nd-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	42	4	"	43	"	5	5
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	4	8	42	4	"	43	"	5	5
nd à Terneuzen	Belge	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger . . .	2	3	5	"	"	5	"	1	4
	Ensemble. . . .	6	6	12	"	"	12	"	4	4
and Central belge	Belge	37	62	99	27	4	127	35	87	122
	Etranger . . .	7	43	20	41	"	31	4	7	8
	Ensemble. . . .	44	75	119	38	4	158	36	94	130
asselt à Maeseyck.	Belge	4	6	7	4	"	8	4	4	2
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	4	6	7	4	"	8	4	4	2
ège à Maestricht	Belge	4	5	6	"	7	43	4	3	4
	Etranger . . .	4	2	3	"	4	4	"	4	4
	Ensemble. . . .	2	7	9	"	8	47	4	4	5
égeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	4	26	6	23	29
	Etranger . . .	4	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble. . . .	40	46	26	2	4	29	6	23	29
olines à Terneuzen	Belge	6	4	40	4	2	43	"	2	2
	Etranger . . .	2	2	4	4	"	5	"	"	"
	Ensemble. . . .	8	6	44	2	2	48	"	2	2
ord belge	Belge	48	29	47	5	30	82	24	50	74
	Etranger . . .	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble. . . .	49	29	48	5	30	83	24	50	74
viers à Embresin.	Belge	"	"	"	5	4	9	3	3	6
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	"	"	"	5	4	9	3	3	6
rmonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	"	4	8	"	"	"
	Etranger . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble. . . .	2	5	7	"	4	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge	98	174	272	46	64	379	73	182	255
	Etranger . . .	45	25	40	42	4	53	4	9	40
	Ensemble. . . .	443	499	312	58	62	432	74	191	265

N° XXXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.															
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eccloo-Bruges.	Gand à Tervueren.	Grand Central belge.	Hasselt à Maaseyk.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malines à Tervueren.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.	
Matériel de traction.															
Locomotives. . .	en 1893 . .	13	7	37	8	10	(²) 206	3	(³) 11	29	14	(⁴) 204	3	6	551
	en 1892 . .	13	7	36	8	10	(²) 207	3	(³) 11	28	13	(⁴) 204	3	6	549
Différences pour 1893. . .															
	"	"	+ 1	"	"	— 1	"	"	+ 1	+ 1	"	"	"	+ 2	
Tenders . . .	en 1893 . .	"	7	36	4	6	128	"	8	20	13	129	"	"	351
	en 1892 . .	"	7	35	4	6	129	"	7	20	12	129	"	"	349
Différences pour 1893. . .															
	"	"	+ 1	"	"	— 1	"	+ 1	"	+ 1	"	"	"	+ 2	
Voitures à vapeur	en 1893 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
	en 1892 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
Différences pour 1893. . .															
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	—	5	29	"	1	102
	de 2 ^e — . .	14	"	23	10	2	42	"	3	—	7	28	"	2	131
	de 3 ^e — . .	31	7	77	22	9	207	6	11	—	15	65	"	9	459
	mixtes . .	12	5	19	5	2	(⁵) 62	2	(⁶) 16	—	7	(⁷) 25	6	3	164
	Ensemble.	62	12	133	40	15	354	8	33	(1)	34	147	6	15	859
Fourgons à bagages															
	14	8	45	7	5	212	2	(⁸) 14	(1)	11	140	3	4	465	
Wagons à marchandises	découverts.	58	195	310	54	171	5,849	44	174	—	313	3,820	57	20	11,070
	fermés. . .	43	6	132	47	13	585	16	68	—	23	464	"	15	1,412
	pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	—	"	10	"	"	23
	pr bétail. .	3	8	56	"	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble.	104	209	504	101	192	7,019	78	249	(1)	386	4,344	61	42	13,289
Véhicules divers															
	11	1	1	4	2	17	4	1	(¹)	7	7	"	2	57	
TOTAUX (véhicules de transport)	en 1893 . .	191	230	683	152	214	7,602	92	297	(1)	438	4,638	70	63	14,670
	en 1892 . .	183	230	672	151	214	7,602	92	296	—	428	4,638	70	63	14,639
Différences pour 1893. . .															
	+ 8	"	+ 11	+ 1	"	"	"	+ 1	—	+ 10	"	"	"	+ 31	

(¹) A la fin de 1893, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1893 comprenait : 2,871 wagons découverts, 2,557 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 843 wagons pour bétail et 1,102 véhicules divers.

(²) Dont 2	} affectés au service spécial des trains-tramways.
(³) — 5	
(⁴) — 19	
(⁵) — 9	
(⁶) — 10	
(⁷) — 11	
(⁸) — 4	

XXXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (¹)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
vers à Gand	446,501	40,182	1,664	488,347	»	»	»	»	446,501	40,182	1,664	488,347
imay	»	58,017	198,346	256,363	»	9,120	27,740	(²) 36,860	»	67,137	226,086	293,223
landre occidentale	(³) 890,854	178,132	115,279	1,184,265	13	13	»	26	(³) 890,867	178,145	115,279	1,184,291
and-Eecloo-Bruges	255,869	50,401	»	306,270	»	»	»	»	255,869	50,401	»	306,270
and à Terneuzen	82,763	57,486	54,371	194,560	»	»	»	»	82,703	57,486	54,371	194,560
rand Central belge	1,835,798	1,381,523	381,007	3,598,328	84,332	200	»	84,532	1,920,130	1,381,723	381,007	3,682,860
asselt à Maeseyck	82	»	102,836	102,418	»	»	»	»	82	»	102,336	102,418
ège à Maastricht	(⁴) 243,944	128,782	15,330	388,056	»	»	»	»	(⁴) 243,944	128,782	15,330	388,056
égeois-Limbourgeois	436,157	404,548	»	840,705	»	»	»	»	436,157	404,548	»	840,705
alines à Terneuzen	(⁵) 148,507	224,908	125,394	498,809	»	»	»	»	(⁵) 148,507	224,908	125,394	498,809
ord belge	(⁶) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469	»	»	»	»	(⁶) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469
iviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
ermonde à Saint-Nicolas	64,091	11,449	10,411	85,951	12,589	2,047	2,047	16,683	76,680	13,496	12,458	102,634
TOTAUX pour 1893	6,031,769	3,748,634	1,044,138	10,824,541	96,934	11,380	29,787	138,101	6,128,703	3,760,014	1,073,925	10,962,612
— pour 1892	6,044,782	3,678,879	934,064	10,657,725	98,675	11,001	28,338	138,014	6,143,457	3,689,880	962,402	10,795,739
Différences pour 1893	— 13,013	+ 69,755	+110,074	+166,816	—1,741	+ 379	+1,449	+ 87	— 14,754	+ 70,134	+111,523	+166,903

(¹) Non compris, depuis 1893, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.
(²) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.
(³) Y compris 103,473 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.
(⁴) — 114,528 — — par les trains-tramways.
(⁵) — 31,818 — — par les voitures à vapeur.
(⁶) — 536,011 — — par les trains-tramways.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	31,551	59,408	3,465	6,446	39,768	72,30
	2 ^e — (—)	247,179	264,753	27,092	27,389	283,762	308,0
	3 ^e — (—)	1,011,996	570,758	262,228	134,170	2,243,630	1,132,0
	Ensemble. (—)	1.290,726	894,619	292,788	168,005	2,567,160	1,512,4
Bagages.	taxés au minimum (colis.)	4,763	4,027	•	•	13,444	31,9
	— au poids (quintaux.)	6,325	8,489	1,804	4,448	13,344	
	Ensemble.	—	9,216	—	4,448	—	31,9
Petites mar- chandises.	taxées au minimum . . (expéditions.)	49,655	20,314	•	•	279,273	403,7
	— au poids (quintaux.)	58,714	74,731	19,909	27,168	439,606	416,1
	Ensemble.	—	95,045	—	27,168	—	219,8
Grosses mar- chandises.	taxées au minimum . . (expéditions.)	8,038	47,524	•	•	29,232	28,9
	— au poids (tonnes.)	62,337	197,043	184,631	312,643	740,558	1,216,1
	Ensemble.	—	214,567	—	312,643	—	1,245,0
Finances. (groupes.)		3,258	1,454	1,070	710	53,109	9,0
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	17	3
	— à petite — (—)	4	40	23	446	•	•
	Ensemble. (—)	4	40	23	446	17	3
Chevaux et bestiaux ⁽⁴⁾	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	50	573	1,078	17,6
	— à petite — (—)	17,120	30,833	1,241	14,357	725	7,8
	Ensemble. (—)	17,120	30,833	1,291	14,930	1,803	25,5
Produits extraordinaires (francs.)		—	20,778	—	23,727	—	19,4
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	1,266,552	—	552,077 ⁽⁵⁾	—	3,063,6
Dépenses — — . . . (—)		—	773,314	—	381,442 ⁽⁶⁾	—	1,736,9
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	493,241	—	170,635	—	1,326,6
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	61.06 p.‰	—	69.09 p.‰	—	56.69 p.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises et pour les administrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès

(2) Y compris le mouvement (559,452 voyageurs) et la recette (204,998 francs) des trains-tramways organisés sur la section

(3) Y compris les cartes d'abonnement et les billets d'ouvriers dont il a été fait abstraction antérieurement à 1895 dans les don

(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des animaux est exprimé pa

(5) Y compris une somme de 53,016 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français.

(6) Y compris une somme de 4,250 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tron

recette ⁽¹⁾. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1895.

ES COMPAGNIES.											
ND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL DELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
577	14,576	1,704	2,543	118,550	206,690	1,696	2,517	16,986	28,636	222,300	392,876
830	131,368	11,043	10,615	592,453	691,418	9,008	9,311	69,754	68,662	1,383,121	1,511,575
986	246,349	235,314	173,027	5,981,047	2,829,304	59,297	46,730	955,661	431,208	11,165,159	5,566,592
393	392,293	248,061	186,185	6,692,050	3,727,412	70,001	58,558	1,012,401	531,506	12,770,580	7,471,043
725	1,000	562	965	23,519	64,840	643	322	•	•	41,623	123,980
526	2,210	1,231		19,468		385	797	8,372	8,263	52,455	
—	3,210	—		—		—	1,119	—	8,263	—	
163	24,616	4,385	1,645	364,328	564,010	21,677	7,584	•	•	782,481	1,021,103
555	27,228	14,541	9,876	208,970		9,325	10,504	47,943	33,586	534,560	
—	51,844	—	11,521	—	564,010	—	18,088	—	33,586	—	1,021,103
465	8,006	789	912	57,691	9,010,467	1,032	1,689	•	•	103,247	12,225,547
717	205,172	424,511	378,415	4,177,854		37,915	58,724	768,240	789,855	6,528,763	
—	213,178	—	379,327	—	9,010,467	—	60,413	—	789,855	—	12,225,547
633	1,047	432	943	18,746	3,753	1,144	342	2,935	737	84,327	17,992
2	36	•	•	55	2,815	•	•	3	73	77	3,230
•	•	•	•	30	757	•	•	•	•	57	1,243
2	36	•	•	85	3,572	•	•	3	73	134	4,473
360	7,444	•	•	2,847	7,341	1	18	460	3,240	—	36,312
574	14,386	572	5,235	87,950	90,878	467	5,897	886	11,120	—	180,603
934	21,830	572	5,235	90,797	98,219	468	5,915	1,046	14,360	—	216,915
—	50,441	—	33,135	—	175,249	—	19,169	—	94,802	—	436,706
—	733,882	—	617,311	—	13,647,522	—	163,604	—	1,473,182	—	21,517,759
—	399,825	—	330,123	—	7,167,382	—	163,502	—	844,715	—	11,797,241
—	334,057	—	287,188	—	6,480,140	—	102	—	628,467	—	9,720,545
—	•	—	•	—	•	—	•	—	•	—	•
—	51.48 p. o/o	—	53.18 p. o/o	—	52.52 p. o/o	—	99.91 p. o/o	—	57.24 p. o/o	—	—

quipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

à Visé.

estiques se rapportant au chemin de fer de Hasselt à Maeseyck.

bre de têtes; pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.

il est question dans le renvoi ⁽⁵⁾ ci-dessus.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement.

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZ.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	222,300	392,876	20,889	42,577	46,895	21,98
{ 2 ^e — (—)	4,383,424	4,514,575	457,989	227,497	76,799	66,83
{ 3 ^e — (—)	11,465,459	5,566,592	688,038	449,034	543,004	243,43
Ensemble. (—)	12,770,580	7,474,043	(2)866,916	719,408	636,698	332,25
Bagages { taxés au minimum (colis.)	44,623	423,980	5,635	2,282	2,554	4,27
{ — au poids (quintaux.)	52,455		3,700	8,877	2,295	3,27
Ensemble.	—	423,980	—	44,459	—	4,55
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	782,481	4,021,403	446,893	50,072	84,577	74,480
chandises { — au poids. (quintaux.)	534,560		97,384	436,338	32,427	
Ensemble.	—	1,021,403	—	486,410	—	74,480
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	403,247	12,225,547	44,951	47,944	8,649	41,670
chandises { — au poids. (tonnes.)	6,528,763		1,461,459	1,633,891	574,779	718,488
Ensemble.	—	12,225,547	—	1,651,832	—	730,461
Finances (groups.)	84,327	47,992	6,592	2,476	9,798	2,522
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	77	3,230	40	4,080	»	»
{ — à petite — (—)	57	4,243	»	»	2	32
Ensemble. (—)	434	4,473	40	4,080	2	32
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,342	320	8,096	7	432
(3) { — à petite — (—)	—	480,603	3,249	39,613	339	3,424
Ensemble. (—)	—	216,945	3,569	47,709	346	3,556
Produits extraordinaires. (francs.)	—	436,706	—	43,998	—	67,832
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux. (—)	—	21,547,759	—	2,663,772	—	1,245,400
Dépenses — — — — — (—)	—	14,797,244	—	1,653,714	—	682,456
Excédents { des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,720,515	—	1,010,058	—	532,944
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	62.08 p. %	—	56.45p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible

(2) Y compris les cartes d'abonnements et les billets d'ouvriers dont il n'a pas été tenu compte dans le mouvement des voyageurs

(3) Voir note de renvoi (4) de la page précédente.

(4) 1,998 envois taxés par expédition et 2,847 tarifés par tête.

(5) 9,505 — — — — — et 149,427 — — — — —

(6) 44,303 — — — — — et 452,274 — — — — —

Recette ('). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1893. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
325,028	597,725	"	"	2,865	2,813	587,977	1,057,979	8.71	2.58
923,081	891,193	40,408	9,932	29,698	19,120	2,611,090	2,726,152	22.44	6.66
5,357,552	2,027,278	"	"	224,345	79,067	17,978,098	8,365,404	68.85	20.4
5,605,661	3,516,196	40,408	9,932	256,908	101,000	21,177,171	12,149,535	100. "	29.66
"	"	"	"	765	387	49,577	308,970	100. "	0.75
57,744	168,261	"	"	593	631	116,587			
—	168,261	—	"	—	1,018	—	308,970	100. "	0.75
"	"	"	"	43,415	15,478	1,054,360	2,026,638	100. "	4.95
463,219	711,474	2,488	2,877	19,789	14,816	1,149,867			
—	711,474	—	2,877	—	30,294	—	2,026,638	100. "	4.95
"	"	"	"	4,000	2,669	130,847	23,968,823	100. "	58.51
370,472	9,234,212	38,798	38,445	78,556	85,951	15,752,827			
—	9,234,212	—	38,445	—	88,623	—	23,968,823	100. "	58.51
112,992	24,010	"	"	8,128	587	221,834	47,587	100. "	0.12,
"	"	"	"	"	"	117	4,310	28.05	0.01
1,128	9,779	"	"	"	"	1,187	11,051	71.95	0.03
1,128	9,779	"	"	"	"	1,301	15,361	100. "	0.04
"	"	"	"	22	122	(4)	44,662	12.21	0.11
44,357	96,205	"	"	252	1,366	(5)	321,211	87.79	0.78
44,357	96,205	"	"	274	1,488	(6)	365,873	100. "	0.89
—	1,528,982	—	1,969	—	1,044	—	2,080,531	100 "	5.08
—	15,289,119	—	53,223	—	224,051	—	10,963,327	—	100. "
—	5,623,723	—	29,585	—	144,997	—	19,933,719		
—	9,663,396	—	23,638	—	79,057	—	21,029,608		
—	"	—	"	—	"	—	"		
—	36.80 p. %	—	55.59 p. %	—	64.71 p. %	—	48.66 p. %		

quipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations indiquant le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
réseau liégeois-limbourgeois, antérieurement à 1893.

N° XXXIV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimay.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	•	•
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	•	•
5	Agents commerciaux.	•	•
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	1	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14	10
8	Capitaines et seconds de steamers	4	•
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	•
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	•	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	19	28
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	1
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	14	11
Ensemble (rubrique A).		68	60
B. Agents divers et ouvriers.			
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaltres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clémans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc..	103	37
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	110	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	143	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	13	•
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	11	1
Ensemble (rubrique B).		380	134
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1893. . .		448	194
— — — — — pour 1892. . .		427	198
Différences pour 1893		+ 21	— 4

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1893.*

années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eccloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1893.	1892.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	15	15
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
5	1	2	25	1	2	1	3	1	»	»	46	43
»	»	1	18	»	»	2	»	10	»	»	31	32
»	»	1	3	»	»	2	1	»	»	»	7	6
7	1	2	118	1	3	6	1	20	»	1	171	172
26	11	8	146	6	12	25	16	49	»	6	332	327
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
2	1	»	»	»	»	1	1	83	1	1	93	91
»	1	1	»	»	»	1	»	»	»	1	8	6
1	1	1	18	2	3	6	»	11	»	»	48	50
93	20	13	304	1	28	52	36	249	»	11	857	859
60	6	1	109	»	6	16	7	74	1	2	295	302
53	7	10	234	2	17	54	22	195	2	1	625	596
248	56	44	979	18	72	170	91	696	6	27	2,535	2,506
232	49	46	1,619	12	51	120	133	973	1	25	3,401	3,403
490	98	52	939	39	111	228	151	541	6	11	2,887	2,800
170	51	17	608	6	32	221	82	487	1	16	1,858	1,840
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	11
1	»	3	42	1	2	6	2	87	»	2	161	161
896	201	118	3,208	58	199	575	371	2,088	11	81	8,323	8,218
1,111	257	162	1,187	76	271	715	462	2,781	17	111	10,858	10,721
1,115	247	160	1,196	75	271	717	450	2,713	11	111	10,721	—
+ 29	+ 10	+ 2	— 9	+ 1	»	— 2	+ 12	+ 71	+ 3	»	+ 131	—

N^o XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies

Comparaison de

DESIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie)			
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2
Gand-Eccloo-Bruges.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3
Hasselt à Macseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	4
Liégeois-Limbourgeois.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	7
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»
Nord belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	10
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	»	6
— pour 1892.	»	»	»	»	»	4	5	6	»	1	5	6	3	7	»	10
Différence pour 1893.	»	»	»	»	»	-4	-5	-6	»	-1	-5	-6	-1	-1	»	-4

- Accidents survenus aux personnes. — Année 1893.

années 1895 et 1892.

CIRCONSTANCES DIVERSES. Mauvres des trains, ivresse, suicide, etc.				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
				Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	1	»	2	1	3	»	4	»	1	»	1	»	1	»	1	1	1	»	2	1	3	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	1	1	7	7	4	1	12	»	2	»	2	2	1	»	3	5	1	1	7	7	4	1	12
»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	3	»	7	8	6	»	14	»	»	»	»	4	3	»	7	4	3	»	7	8	6	»	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	3	1	»	4	»	»	»	»	3	1	»	4	»	»	»	»	3	1	»	4
2	2	1	5	2	10	3	15	»	1	»	1	»	7	2	9	2	2	1	5	2	10	3	15
»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1
2	5	»	7	6	15	»	21	2	»	»	2	2	10	»	12	2	5	»	7	6	15	»	21
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	12	2	28	28	42	4	74	2	4	»	6	12	26	2	40	14	12	2	28	28	42	4	74
10	3	»	13	23	26	2	51	3	7	»	10	10	17	7	34	10	3	»	13	23	27	7	57
+4	+9	+2	+15	+5	+16	+2	+23	- 1	- 3	»	- 4	+2	+9	-5	+ 6	+4	+9	+2	+15	+5	+15	- 3	+17

2

Despatch No. _____

U. S. LEGATION
BRUSSELS

[Handwritten signature]

July 12

Lieut. FLOYD W. H.

4th *Reg* *Cavalry*

[Faint red stamp]

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHEMINS DE FER
POSTES TÉLÉGRAPHES
MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1893

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE, DU TRAVAIL ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,

SUCCESEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21.

1894

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1893.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1893.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie,
du Travail et des Travaux publics,*

DE BRUYN.

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	PAGES
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées	A, 1
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.	A, 2

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II, XIII, XIV et XVIII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation — Ressources et charges	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VII ^{bis} , VIII, IX et X »
§ 3. Bilan ou situation générale	A, 6	I, II, IV, VI, VII, IX, X et XXII »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A, 8	III »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A, 9	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 9
Personnel	A, 11
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 12

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

	PAGES
XIV de la partie A. § 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1893	A, 15
XIV » § 2. Longueur moyenne exploitée en 1893	A, 16
§ 3. Signaux	A, 17
§ 4. Passages à niveau	A, 17
§ 5. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
§ 7. Stations	A, 19
§ 8. Rails	A, 20
§ 9. Billes et traverses	A, 22
XXII » § 10. Approvisionnements au 31 décembre 1893	A, 24

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.	A, 25
--	-------

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustible.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XV et XVI » § 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 27
XV, XVI, XVII, XVIII et XIX » § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
§ 3. Wagons de particuliers	A, 30
§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 30
XX » § 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 32
§ 6. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 33
XX » § 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 33
§ 8. Parcours des trains	A, 34
§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 34
§ 10. Achat de combustibles.	A, 35
§ 11. Consommation de combustibles	A, 36
XXI » § 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 36
§ 13. Éclairage.	A, 37

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 59	—
§ 15. Graissage.	A, 59	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40	XXIII, XXIV et XXV de la partie A.

II. Améliorations et innovations introduites dans le
service de la traction et du matériel A, 41

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 45	VII	»
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47	XI	»
§ 3. Produits extraordinaires	A, 48	XII	»
§ 4. Produits divers	A, 49	X	»
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49		
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 50		

II. Améliorations et innovations apportées dans le
service des transports A, 52

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52
§ 2. Voyages circulaires	A, 54
§ 3. Tarifs pour marchandises	A, 55

B. Améliorations et innovations apportées dans le service
des trains.

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 65
§ 2. Trains de marchandises.	A, 66

C. Améliorations et innovations apportées dans le service
du matériel. A, 68

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 69	XXVI	»
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux déraillements et aux collisions de trains	A, 71	XXVI	»
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 71	XXVII	»
Personnes tuées depuis 1855.	A, 74		

IV. Contraventions A, 74

5^e SECTION.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

PAGES.

XXIX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 75
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 76
XXX »	§ 5. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 76
XXX »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 77

II.

XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 78
--------	---	-------

III.

XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 79
---------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 80
XXXIII »	§ 2. Bagages	A, 81
XXXIII »	§ 5. Petites marchandises	A, 81
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 82
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 82
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 82
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 85
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 85
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 85

V.

XXXIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 85
----------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXII, XXXIII »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 85
-----------------	--	-------

VII.

XXXIV »	PERSONNEL	A, 86
---------	---------------------	-------

VIII.

XXXV »	ACCIDENTS	A, 86
--------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 87
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 88
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

	PAGES.
3 ^o I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin 1895	A, 94
» II. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1895.	A, 96
» III. Compte de l'exploitation. Exercice 1895	A, 98
» IV. Compte financier. Exercice 1895. — Charges et ressources.	A, 98
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation rectifiés d'après les résultats définitifs	A, 100
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 101
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.	A, 102
» VII ^{bis} . Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs. — Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant	A, 104
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1893 et 1892	A, 106
» IX. Répartition et encaissement des recettes brutes.	A, 108
» X. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1895	A, 110
» XI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises	A, 112
» XII. Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI	A, 114
» XIII. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	A, 116
» XIV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
» XV. Importance du matériel de traction en 1895.	A, 119
» XVI. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions	A, 120
» XVII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur, d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle aux roues motrices et exprimée en kilogrammes	A, 123
» XVIII. Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent »	A, 124
» XIX. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur « argent »	A, 125
» XX. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1895	A, 126

Annexes à consulter.

	PAGES.
N° XXI. Consommation de charbon des locomotives en 1895 et 1892.	A, 128
» XXII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 129
» XXIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 150
» XXIV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 152
» XXV. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1895. (Dépôts)	A, 158
» XXVI. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de per- sonnes y relatifs. Année 1895	A, 144
» XXVII. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1895	A, 146
» XXVIII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jus- qu'au 31 décembre 1895	A, 150

5^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXIX. Développement des lignes, à la fin de 1895	A, 160
» XXX. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccorde- ments industriels, à la fin de 1895.	A, 161
» XXXI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1895	A, 162
» XXXII. Parcours kilométriques des trains en 1895	A, 165
» XXXIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'explo- itation en 1895.	A, 165
» XXXIV. Personnel. Effectif, à la fin de 1895	A, 169
» XXXV. Accidents survenus aux personnes en 1895	A, 171

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international.	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 5

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III »	§ 2. Lettres ordinaires.	B, 5
III »	§ 5. Lettres recommandées	B, 5
II et III »	§ 4. Lettres assurées	B, 6
III »	§ 5. Envois exprès.	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

	PAGES	
§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 6	II et III de la partie B.
§ 2. Bons de poste.	B, 7	II et III »
§ 5. Mandats (service international).	B, 7	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 7	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 7	II et III »

C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8	II et III »
--	------	-------------

D. Quittances (service intérieur).	B, 8	II et III »
--	------	-------------

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 8	II et III »
---	------	-------------

F. Abonnements aux journaux	B, 8	II et III »
---------------------------------------	------	-------------

G. Caisse d'épargne et de retraite	B, 9	
--	------	--

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 10	
--	-------	--

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 10	
--	-------	--

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 10	
§ 2. Service de transmission	B, 11	

VI.

PERSONNEL	B, 11	
---------------------	-------	--

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 11	IV et V »
2. Dépense	B, 12	

Annexe à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

	PAGES.
N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1895	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1895 et 1892	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1895 et 1892	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1895 et 1892	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus.—Comparaison des années 1895 et 1892.	B, 20

PARTIE **C.**

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C, 5
----------------------------------	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie C.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 4
§ 2. Télégrammes de service	C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 5
§ 2. Développement du réseau	C, 5
§ 3. Appareils en service	C, 6

IV.

PERSONNEL	C, 6
---------------------	------

V.

Annexes à consulter,

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 10	II de la partie C.
-----------------------------------	-------	--------------------

ANNEXES DE LA PARTIE C.

- N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1893 et 1892. C, 18
- » II. Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires . C, 19

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 5
§ 2. Personnel	D, 5

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 7	II »
§ 3. Pilotage.	D, 8	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 8	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8	II »
§ 6. Police maritime	D, 8	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 9	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 9	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 10	II »
§ 4. Sauvetage	D, 10	II »

Annexe à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGE.
II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 10
II »	§ 2. Dépenses	D, 11

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N° 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1895 et 1892 . .	D, 14
» II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1895 et 1892	D, 15



PARTIE A.



CHEMINS DE FER.

1^{er} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION
(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrain et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION 3 APPROXIMATIVE de la dépense.	CREDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 1 ^{er} septem. 1893 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1893 :				Sommes dépensées au 31 décembre 1892. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1893. 10
				Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8		
Amblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,200,000 »	36,357 37	800 »	5,294 72	27,113 37	33,208 09	13,135,437 35	13,168,645 44
Idenarde à Orroir	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	169,905 24	111 »	3,905 92	19,333 35	23,350 27	1,830,192 11	1,853,542 38
Amblain à Anseremme. Commu- nauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	2,564,420 84	32,596 34	12,198 72	1,452,431 64	1,497,226 70	3,638,236 95	5,135,463 65
Idenarde à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	1,322,132 98	19,334 94	247,320 30	700,010 68	966,665 92	231,113 56	1,197,779 48
Idenarde à Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	800,000 »	12,484 46	8,154 13	224,350 21	244,988 80	532,717 87	777,706 67
Idenarde à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	800,000 »	8,869 96	45,130 18	450,000 »	503,800 14	245,481 22	749,281 36
Idenarde à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,900,000 »	15,900 48	700,819 68	669,949 55	1,386,669 71	400,879 20	1,787,548 91

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les Sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

MM. Cousin et frères, que la Société s'est substituée, avec l'agrément du Gouvernement, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la Convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, ont livré ces trois lignes à l'État.

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1893, à. fr. 11,906,898 45

L'État a payé, en outre, pour primes de rails 57,542 49

Ensemble. . . fr. 11,964,240 94



2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

L'étendue des lignes *exploitées* par l'État, fin 1893, est de 5,280 kilomètres (¹), dont :

- A) 1,471 kilomètres construits et parachevés à charge du Trésor;
- B) 1,443 kilomètres rachetés à des concessionnaires;
- C) 323 kilomètres appartenant à des concessionnaires.

Le capital engagé au 31 décembre 1893 s'élève à fr. 1,584,219,977 49

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1892, *y compris les lignes en voie de construction*, à fr. 1,570,184,584 61

Les dépenses faites au cours de 1893 sont les suivantes :

Pour travaux de parachèvement	fr. 7,256,748 74
et pour les intérêts intercalaires	117,418 07
Pour extension du matériel d'exploitation	1,966,552 08
Pour les lignes en construction	4,599,551 27
et pour les intérêts intercalaires	115,522 72

14,055,592 88

Soit, capital appliqué conforme (annexe II) fr. 1,584,219,977 49

(¹) Y compris 14 kilomètres en service commun et 29 kilomètres parcourus en transit (voir annexe XIV).

D'autre part. . . fr. 1,584,219,977 49

En se plaçant au point de vue du **capital utile** grevant le compte d'exploitation de l'exercice 1895, du chef des intérêts et de l'amortissement, *il faut en déduire* :

1° Les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution, y compris les intérêts intercalaires (annexe II),

soit fr. { capital 9,645,280 07 }
 { intérêts intercalaires 419,485 25 } 10,064,765 52

attendu que les produits encaissés ne doivent faire face aux charges dérivant du capital, qu'au fur et à mesure de la mise en exploitation des lignes;

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect, soit (annexe II). fr. 5,884,585 58

15,949,550 70

ce qui a pour conséquence de faire ressortir à fr. 1,568,270,626 79

le **capital utile** servant de base aux charges.

Ce capital ne s'élevait au 31 décembre 1892, qu'à fr. 1,558,999,586 19

Du chef des dépenses faites en 1895, *il faut y ajouter* :

pour travaux de parachèvement fr. 7,256,748 74 }
pour intérêts intercalaires y relatifs 117,418 07 } 7,554,166 81

enfin pour extension du matériel d'exploitation fr. 1,966,552 08

Ensemble. . . . fr. 1,568,520,105 08

dont *il faut déduire* le produit des *immeubles réalisés* au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit fr. 49,478 29

Capital utile conforme (annexe XIII) fr. 1,568,270,626 79

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION. — RESSOURCES ET CHARGES.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, comprend : d'une part, les recettes encaissées du chef des transports de toute nature ainsi que les produits indirects; d'autre part, les dépenses imputées sur le budget, pour l'exploitation du réseau. Ce compte accuse les résultats suivants :

Recette brute de 1895 (*Moniteur* du 11 mai 1894) . . . fr. 145,547,158 99

Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des recettes brutes. fr. 4,789,256 27

Reste pour les lignes de l'État (annexe IX) fr. 140,757,882 72

Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.) (annexe X) . fr. 61,769 64

Recette totale fr. 140,819,652 56

D'autre part. . . . fr.	140,819,652 56
L'année précédente, le Trésor a perçu (annexe VIII). fr.	156,158,225 02
Soit en plus en 1895 fr.	4,661,429 54

Dépenses d'exploitation de 1895, arrêtées approximativement (annexe VIII) fr.	81,969,546 18
Dépenses arrêtées définitivement pour 1892 (annexe VIII) fr.	82,480,428 76
<i>Diminution</i> en 1895 fr.	511,082 58
Les recettes ayant donné une augmentation de . . . fr.	4,661,429 54
Il en résulte que pour l'exercice 1895, le produit net de l'exploitation a été <i>supérieur</i> , à celui de 1892, de . fr.	5,172,511 92

Pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement, les comptes de 1895 accusent les ressources suivantes :

Recette nette (annexe III) fr.	65,659,562 45
L'intérêt en compte courant, proportionnellement au temps (différence entre les sommes encaissées et celles payées par le Trésor) se chiffre au montant de . . . fr.	1,115,692 54
Ensemble . . . fr.	64,755,254 79

Et en y ajoutant les intérêts en compte courant du *solde actif total*, rectifié fin 1892, s'élevant à fr. 167,086,704-41, — soit. fr.

<i>L'actif chiffré de 1895</i> serait de (annexe IV). . . fr.	70,601,289 44
Déduction faite des charges du capital utile, soit (annexe IV).	55,111,501 75
L'excédent de l'année ressortit à ⁽¹⁾ fr.	15,489,987 69
et y compris le solde rectifié, fin 1892 ⁽¹⁾	167,086,704 41
Le solde actif (annexe VII) atteindrait fr.	182,576,692 10

En faisant abstraction des intérêts réciproques, c'est-à-dire en basant la situation exclusivement sur la comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation, l'on constate :

Recettes nettes. fr.	65,659,562 45
Charges financières ⁽¹⁾	55,045,353 26
D'où un solde actif pour l'exercice considéré de. . . fr.	8,594,229 19
Et si l'on y ajoute les soldes antérieurs, soit ⁽²⁾	40,906,605 18

l'encaisse de l'exploitation au 31 décembre 1895, est de ⁽²⁾. fr. 49,500,852 57
et se réduirait encore notablement s'il était tenu compte des sommes payées

⁽¹⁾ Pour les soldes antérieurs, voir les annexes V et VII.

⁽²⁾ Voir annexes IV et VII^{bis}.

par le Trésor, depuis l'origine, aux fonctionnaires et agents pensionnés.
 Cette encaisse est indépendante des sommes consacrées à l'amortissement des capitaux, aux approvisionnements réalisés sur le budget de l'exploitation et aux travaux de parachèvement imputés sur les mêmes crédits (voir page 8).

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — à l'exclusion de celui correspondant aux lignes concédées dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II) :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. II). . . fr.	1,097,207,754 72	
2° Matériel de traction et de transport (tabl. II) .	287,012,242 77	
		1,384,219,977 49

b) *Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886* (annexe VI) . . . fr. 11,090,438 79

c) *Approvisionnements en dépôt* (annexe XXII) :

Au 31 décembre 1892. fr.	24,990,429 27	} 24,296,656 65	} 175,595,629 94
Diminution en 1895 de .	695,772 62		
par suite de variations dans les quantités et les prix.			

d) *Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation* (ann. VII):

Au 31 décembre 1892. fr.	25,527,444 51	} 26,441,156 65	
Pour l'exercice 1895 (1) .	1,115,692 54		

e) *Intérêts des soldes accumulés, toutes charges réglées* (annexe VII) :

Au 31 décembre 1892. fr.	107,719,565 20	} 115,567,597 85	
Pour l'exercice 1895 (1) .	5,848,054 65		

f) *Recettes brutes de l'exploitation, non compris les produits divers* :

Au 31 déc. 1892. fr. (2)	5,165,158,956 76	} 5,510,686,075 75	} 5,515,625,155 68
Pour l'exercice 1895. (2)	145,547,158 99		

g) *Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer* :

Au 31 déc. 1892. fr. (3).	4,877,510 29	} 4,959,079 95	
Pour l'exercice 1895. (3).	61,769 64		

Total de l'actif (annexe I). . . . fr. 4,875,240,765 11

(1) Voir annexe IV.
 (2) — annexe IX.
 (3) — annexe X.

Passif. Amortissement des capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer (annexe II)	77,664,185 15
<i>Capital restant à amortir.</i>	1,506,555,792 54
Montant égal au capital de premier établissement . fr.	1,584,219,977 49

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :

Au 31 décembre 1892. fr.	1,089,088,188 02	
Pour l'exercice 1895 :		
Capitaux unifiés fin 1886. ⁽¹⁾	46,067,565 26	} 1,138,844,265 01
— dépensés depuis. ⁽²⁾	5,688,511 75	
<i>Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>		
Au 31 décembre 1892. fr.	168,921,271 46	} 173,710,527 75
Pour l'exercice 1895 ⁽²⁾	4,789,256 27	
<i>Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :</i>		
Au 31 décembre 1892. fr.	10,146,558 85	} 10,646,558 85
Pour l'exercice 1895 ⁽²⁾	500,000 »	
<i>Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 ⁽³⁾</i>	1,639,518 57	} ⁽⁴⁾ 1,524,840,850 14

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails ⁽⁴⁾ :

Au 31 décembre 1892. fr.	460,625 87	} 478,125 87
Pour l'exercice 1895 . . .	17,500 »	

Intérêts en compte courant au profit du Trésor ⁽⁴⁾ :

a) Pour liquidations de parts de recettes :			} ⁽⁴⁾ 6,952,674 77	
Au 31 décembre 1892 . fr.	1,855,276 85	} 6,454,548 90		
Pour l'exercice 1895. . .	48,468 49			
b) Pour soldes passifs accu- mulés de 1859 à 1858 . . .	4,570,805 56			

Dépenses d'exploitation ⁽⁵⁾ :

Depuis l'origine jusque fin 1892. . . . fr.	1,859,514,126 99	} 1,941,283,473 17
Pour l'exercice 1895	81,969,546 18	

Total du passif (annexe I) fr. 4,657,276,975 57

⁽¹⁾ Voir annexe VIII du Compte rendu de 1887.

⁽²⁾ — annexe IV.

⁽³⁾ — note ⁽¹⁾, page 12 du Compte rendu de 1889.

⁽⁴⁾ — annexe VII.

⁽⁵⁾ — annexe VI.

Report du passif. . . fr. 4,657,276,975 57

Balance :

1° <i>Prélèvements</i> faits sur les budgets de l'exploitation :		
a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (<i>voir</i> à l'actif) fr. ⁽¹⁾ 11,090,458 79	}	
b) Renouvellement des approvisionnements ⁽¹⁾ 24,296,656 65		
2° <i>Soldes actifs</i> accumulés (annexe VII) :		
Au 31 décembre 1892. fr. 167,086,704 41	}	
Pour l'exercice 1893 . . . 15,489,987 69		
Total égal à l'actif. fr. 4,875,240,765 11		

En ajoutant à la somme de fr. 217,963,787-54 figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 71,779,599-77 d'amortissement (annexe II), le solde s'élèverait au montant total de fr. 289,743,387-31.

Mais, comme la remarque en a été faite précédemment : « Pour faire ressortir le *réel bénéfice* propre à l'exploitation, il faut faire abstraction de certains intérêts qui ne sont renseignés, en compte courant avec le banquier, *que dans l'unique but de placer le chemin de fer de l'État dans la même situation qu'une exploitation concédée*, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau. »

Donc, si l'on déduit ces intérêts chiffrés à fr. 153,073,859-75 ⁽²⁾, le solde actif se réduit à fr. 156,667,527-58 et se décompose comme suit :

Parachèvements sur le budget ordinaire fr.	11,090,458 79
Renouvellement des approvisionnements	24,296,656 65
Encaisse de l'exploitation (page 5)	49,500,832 37
Amortissement des capitaux.	71,779,599 77
	156,667,527 58

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Le revenu des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer de l'État, sans tenir compte des intérêts des soldes actifs, aboutit aux résultats suivants :

Les recettes nettes (page 5), c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, se sont élevées à fr. 63,659,562 45

Mais de ce montant il faut déduire les parts de recettes et le loyer payés aux sociétés dont l'État exploite les lignes, soit 5,289,256 27

Il reste donc pour les charges d'intérêt et d'amortissement du capital utile. fr. 58,550,306 18

⁽¹⁾ Voir annexe XXII.

⁽²⁾ Actif : 26,441,156-65 + 113,567,597-85 — passif : 6,952,674-77 = 153,073,859-75.

Le *capital utile* fin 1892, était de fr. 1,558,999,586 »

Dans le courant de 1893, il a été dépensé pour les lignes mises en exploitation au cours de l'exercice une somme de 9,520,519 francs qui, réduite de moitié à raison de la date moyenne de mise en exploitation, correspond à . fr. 4,660,259 »

D'où un *capital moyen utile* de fr. 1,563,659,845 »

La recette nette, par rapport à ce capital moyen, représente donc 4,28 p. ‰. Ce revenu, en 1892, a été de 4.56 p. ‰.

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1893, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (annexe IX).	. . . fr.	145,547,158 99
Produits divers (annexe X)		61,769 64
Ensemble.	 fr.	145,608,908 63
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	 fr.	81,969,546 18

Le coefficient pour 1893 est donc de 56,29 p. ‰; il était en 1892, de 58,90 p. ‰. Pour les années antérieures, voir annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1893 et 1892 :

		1893.	1892.
Par kilomètre exploité ⁽¹⁾ .	Recettes brutes fr.	44,410 55	42,956 51
	Dépenses d'exploitation . . .	25,000 56	25,178 44
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . .	21,535 51	19,556 02
	Charges financières.	16,808 88	16,601 88
Par train-kilomètre.		Fr.	Fr.
	Recettes brutes	5.6407	5.5525
	Dépenses d'exploitation . . .	2.0495	2.0832
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . .	1.7652	1.6180
	Charges financières.	1.3779	1.3736
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	5.3367	5.2610
	Dépenses d'exploitation . . .	1.8783	1.9124
	Ressources de l'année ⁽²⁾ . .	1.6178	1.4853
	Charges financières	1.2629	1.2609

⁽¹⁾ Y compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 17.

⁽²⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris page 5 et sous les lettres a, annexe V.

Par véhicule - ki- lomètre chargé.	{	Recettes brutes	0.3174	0.3119
		Dépenses d'exploitation . . .	0.1787	0.1829
		Ressources de l'année ⁽¹⁾ . . .	0.1539	0.1420
		Charges financières.	0.1201	0.1206

L'ensemble des produits de l'exploitation, groupés par nature de trains, est le suivant.

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1893.	1892.
Voyageurs de toutes catégories . fr.	47,125,591 84	46,545,225 46
Tickets d'entrée dans les stations. .	165,508 70	155,546 10
Bagages	1,596,002 77	1,239,651 41
Colis journaux	61,658 70	57,977 50
Colis par exprès (services intérieur et mixtes).	1,191,049 39	1,184,979 17
Petits paquets (services internatio- naux)	2,185,174 90	2,075,154 51
Finances	254,578 59	252,984 56
Équipages	69,061 54	66,150 47
Chevaux	194,951 55	177,646 98
Produits extraordinaires (dépôt de bagages, location de buffets, droit d'affi- chage, remise à domicile de colis pos- taux et non postaux, etc.) ⁽²⁾	448,424 85	442,850 90
Totaux. . . fr.	<u>53,067,582 85</u>	<u>51,976,126 66</u>

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) fr.	6,220,585 41	6,188,880 »
Grosses marchandises	81,856,771 18	78,290,858 »
Chevaux et bestiaux.	1,543,596 83	1,224,460 21
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) ⁽³⁾	3,058,604 74	2,885,879 14
Totaux. . . fr.	<u>92,479,556 16</u>	<u>88,588,077 55</u>
Ensemble, sans distinction de trains, fr.	<u>145,547,138 99</u>	<u>140,564,204 01</u>

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

⁽¹⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant repris page 5, et sous les lettres a, annexe V.

⁽²⁾ Voir détails p. 48.

⁽³⁾ Voir détails p. 49.

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition y relative des produits indiqués ci-dessus, donnent les résultats ci-après :

Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{	de voyageurs . . km.	1893. 25,028,958	1892. 22,953,407
		de marchandises . . .	16,966,332	16,659,415
Parcours kilomé- triques des véhi- cules chargés ⁽²⁾	{	de voyageurs . . km.	165,202,890	168,215,583
		de marchandises . . .	293,533,400	282,738,827
Produit par train- kilomètre	{	de voyageurs. . . fr.	2.3044	2.2644
		de marchandises . . .	5.4508	5.3241
Produit par véhi- cule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . fr.	0.3212	0.3089
		de marchandises . . .	0.3151	0.3136

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

Nombre moyen de voitures et wa- gons CHARGÉS par ⁽³⁾	{	train de voyageurs . . .	1893. 7.40	1892. 7.52
		— de marchandises. .	17.73	17.47

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1893.	1892.
Fonctionnaires et employés.		6,544	6,482
Agréés		1,468	1,455
Ouvriers {	permanents	54,143	54,146
	en régie	797	818
Total. . .		42,952	42,881

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 54).

(2) Sur le réseau de l'État: dans les trains de l'État pour le trafic et dans quelques trains étrangers.

(3) Voir détails page 55.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution.

	1893.	1892.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,206,554 65	2,177,925 25
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	1,845,118 71	1,844,201 09
D'où un excédent de ressources de fr.	561,435 94	555,722 16
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	11,755,936 78	11,400,214 62
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	12,095,572 72	11,755,936 78

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1893.	1892.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de fr.	9,118,575 28	8,759,792 29
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	70,594 97	74,172 89
Capital engagé. fr.	9,188,970 25	8,813,965 18
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 55,150 affiliés et à leurs ayants droit, de. .	2,906,402 47	2,919,971 60
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	12,095,572 72	11,755,936 78

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1893	1892	1893	1892
Termes de pensions.	Ouvriers	832	772	364,343 80	351,423 49
	Veuves.	1,868	1,804	557,775 »	535,195 89
	Orphelins.	128	124	19,736 32	17,877 35
	Ascendants.	33	33	2,652 »	2,753 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	52	50	7,889 38	8,441 77
	Veuves.	330	341	45,555 07	46,019 94
	Orphelins.	32	34	2,491 06	2,689 53
Secours temporaires aux ouvriers		14,303	14,309	476,916 31	491,833 26
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc..				350,859 49	369,332 82
Frais de funérailles				14,685 58	15,180 »
Bonifications d'intérêts et frais généraux				2,214 70	3,454 04
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 12.			fr.	1,845,118 71	1,844,201 09



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1893.

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	655,503	418,667	774,170
{ à forfait pour compte de l'État	15,120	684,277	696,397
Lignes rachetées par l'État.	491,977	950,673	1,442,650
Longueur du réseau de l'État	4,162,600	4,750,617	2,913,217
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer	457,774	465,634	323,408
Sections appartenant à des compagnies { exploitées en commun avec l'État . . .	2,282	41,872	44,154
{ empruntées en transit par l'État . . .	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (<i>voir annexe XIV</i>) (1)	4,323,656	4,955,873	3,279,529

dont 142.502 mètres affectés au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne, on arrive à

un développement, en voies simples, de	4,605 ^{km} ,185
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre	2,056 ,916

l'étendue totale, en voies simples, est de 6,640^{km},101

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des voies principales se subdivise comme suit :

(⁴) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m,50.

			Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,210,753	48.54	
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	856,766	18.50
			10 — 15 — —	455,759	9.92
			15 — 20 — —	276,585	6.04
			20 — 30 — —	53,177	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètres		845	0.02	
Paliers			759,774	16.61	
Sections empruntées aux compagnies](voir annexe XIV).			29,750	»	
			4,603,185	100. »	
Alignements droits			2,990,555	65.59	
Courbes à rayon . .	{	de 200 mètres et moins	19,568	0.42	
		{	200 à 500 mètres.	58,064	1.27
			500 à 500 —	523,606	7.08
			500 à 700 —	170,740	3.75
			700 mètres	1,011,122	22.11
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIV).			29,750	»	
			4,603,185	100. »	

(Voir annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1893.

La longueur du réseau, fin 1892, était (annexe XIV) de . .	5,249 ^{km} ,219
Il a été livré à l'exploitation :	
le 3 juillet, la section d'Herseaux à la frontière française	1 ^{km} ,651
A retrancher, par suite de modification au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages . .	0 ^{km} ,091
	1 ^{km} ,560
Longueur effective.	5,250 ^{km} ,779
Les 1 ^{km} ,651 livrés en 1893 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps.	0 ^{km} ,828
La longueur moyenne des lignes <i>exploitées</i> par l'État est donc de	5,249 ^{km} ,951
Elle a été, en 1892, de	5,247 ,085
Différence en plus, en 1893.	2 ^{km} ,866

D'autre part. . . . 5,249^{km},951

En outre, des trains de l'État transitent par des lignes concédées :

De Deynze à Thielt, sur un parcours de. . .	14 ^{km} ,677	}	28 ,750
et d'Ypres à Comines, — . . .	13 ,075		
Ils empruntent aussi une bifurcation du Nord-Belge, à Frameries, sur une étendue de . . .	1 ,000		

Ensemble. . . . 5,278^{km},701

§ 3. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs kilométriques ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. . .	154,680	106,703	52	66	1	14	12
Liège	122,216	114,522	51	86	4	25	27
Gand	192,598	78,529	24	95	»	15	20
Tournai.	102,712	82,593	24	77	»	8	25
Mons	50,025	59,180	51	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,582	59	74	1	7	28
Binche	42,550	19,015	25	55	»	4	9
Namur	119,179	44,599	24	56	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	55	4	8	10
Anvers	69,500	»	50	48	»	5	17
	1,103,746	626,791	292	628	10	98	161

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1895, il existait 5,075 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	} par un agent à poste fixe . . . 2,707 par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc. . . 116	2,825
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	} d'un poste voisin 607 d'une cabine Saxby. 124	751
C. — Ouverts et non surveillés.		1,521
	Chiffre égal.	5,075

Les 2,707 passages dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 1,815 hommes et 1,801 femmes.
Ces passages sont gardés comme suit :

72 pendant . . . 12 heures.	316 pendant . . . 17 heures.
78 — . . . 15 —	247 — . . . 18 —
235 — . . . 14 —	174 — . . . 19 —
250 — . . . 15 —	147 — . . . 20 —
525 — . . . 16 —	665 — . . . 24 —

La surveillance de ces passages à niveau coûte, en salaires et quarts supplémentaires fr. 2,225,637 69
Et en indemnités d'huile 84,525 15

Ensemble. . fr. 2,307,960 82
dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes. fr. 52,496 30

La dépense occasionnée par les 2,707 passages en question,
est donc de. fr. 2,255,464 52

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions principales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde tranchée, etc.*, et qui participent au gardiennage de 116 barrières de la catégorie A.

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1893, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1893.	758	57	815
Livrés à l'exploitation pendant l'année	25	2	25
Ensemble. . .	781	59	840
Supprimés pendant l'année	7	1	8
Situation au 31 décembre 1893.	774	58	832

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1893 et 1892, se présente comme suit :

	En 1893.	En 1892.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	41	39
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	5	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	36	37

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1892, était de .	Stations	604	} 916
	Bureaux de ville ⁽¹⁾	18	
	Haltes	100	
	Points d'arrêt	194	
Il a été créé en 1893, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽²⁾ .	Station	»	} 10
	Haltes	2	
	Points d'arrêt	8	
Ensemble.		926	
Un point d'arrêt a été supprimé (Soleilmont)		1	
Reste.		925	

La dépendance de la station de Le Vieux Campinaire, affectée au service des voyageurs, bagages, etc., a été érigée en halte distincte, sous le nom de Le Vieux Campinaire (Voyageurs); de même, la gare industrielle de Courcelles (Fosses) et les points d'arrêt de Hofstade, Astène et Zulte ont été transformés en haltes.

Le nombre de stations communes est resté le même qu'en 1892. — 33 d'entre elles continuent à être gérées par l'administration des Chemins de fer de l'État et les 38 autres, par des administrations co-exploitantes.

(¹) Dont un à Douvres.
 (²) Haltes : Le Vieux Campinaire (Voyageurs) et Courcelles (Fosses).— Points d'arrêt : Biron, Welden, Hemelverdegem. Boitshoucke, Waret-la-Chaussée, Gilly-Sart-Allet, Furnaux et Herseaux (Frontière).

§ 8. RAILS.

La longueur en mètres courants des rails en fer et en acier, existant dans les voies, était de :

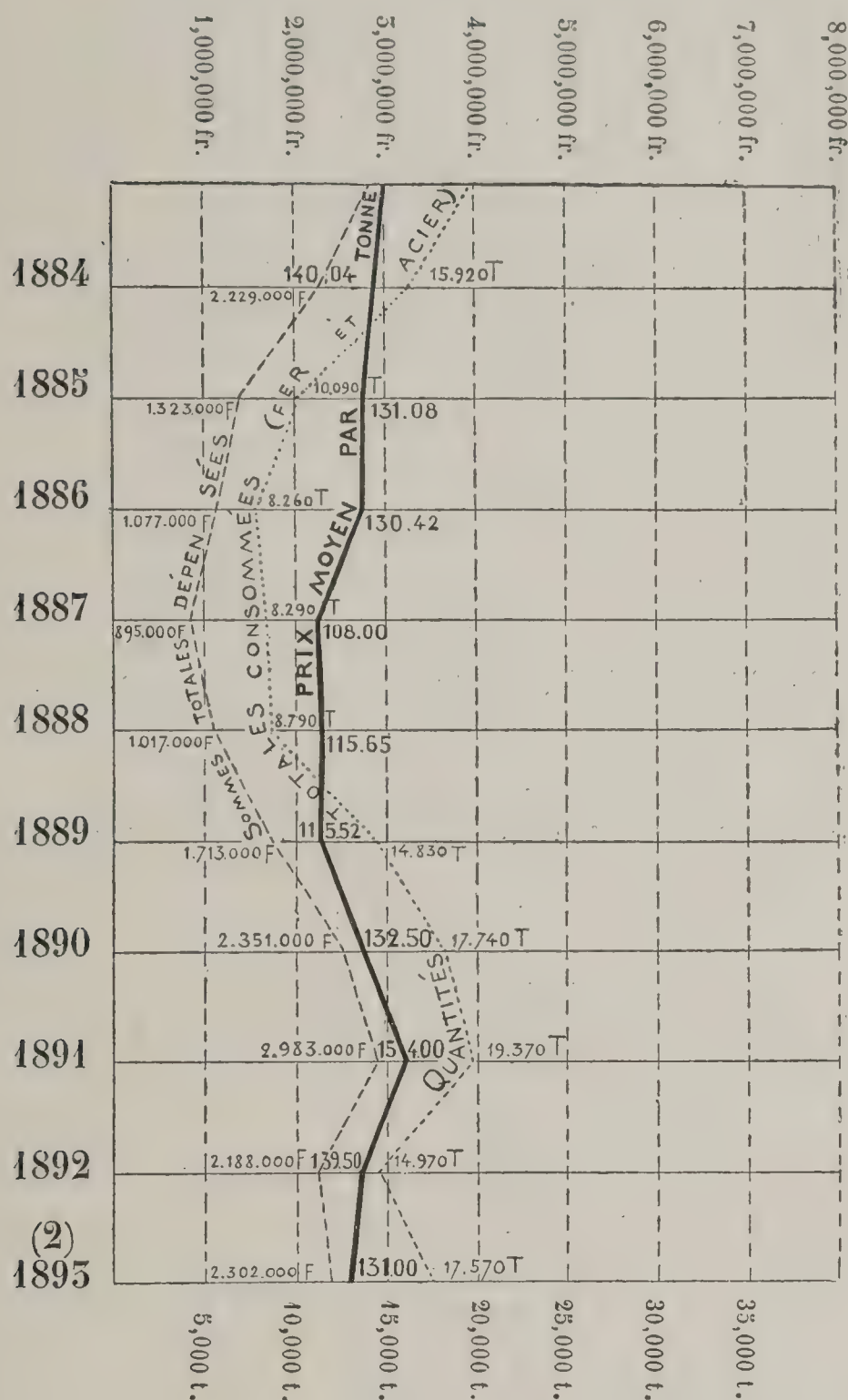
		En 1893.		En 1892.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer		976,591	1,878,785	1,141,135	1,848,755
	Ensemble. . . .	2,855,174		2,989,868	
Rails en acier. . .	Vignole de 52 kilog.	1,565,078	6,546	1,262,078	4,491
	— de 58 —	6,461,496	1,645,761	6,602,256	1,585,522
	Hilff de 29 kilog.	955	226,742	955	227,551
	Vignole type Est de 55 kilog. . .	24,192	20,287	24,192	20,019
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	696
	— de 52 kilog.	5,852	252	6,104	»
	— de 7 —	»	7,250	»	7,250
	à B. I. de 57 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	292	»	857
	— 50 —	»	25	»	25
Total par espèce de voie.		8,055,571	1,907,816	7,895,585	1,844,556
Ensemble. . . .		9,965,587		9,759,919	
		9,051,962	5,786,599	9,056,716	5,695,071
TOTAL GÉNÉRAL. . . .		12,818,561		12,729,787	

Les 8,055,571 mètres de rails d'acier représentent 89.19 p. % de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,907,816 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 77.49 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1893 ont une valeur moyenne de fr. 151-00 par tonne ; ceux *utilisés* en 1892 revenaient à fr. 159-50, soit une diminution de 5.73 p. %.

Le diagramme ci-après figure, pour les dix dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées (fer et acier) (Échelle 0.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées (—) — (— 0.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne (—) — (— 0.002 par 10 francs) (1).



(1) D'après les marchés de l'année qui précède immédiatement.

Pour les années antérieures à 1884, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

(2) Le rapport entre la longueur en mètres courants des rails d'acier et celle de la totalité des rails en service (fer et acier réunis), est indiqué page précédente.

N. B. La consommation en rails de fer et en rails d'acier est donnée distinctement au graphique du compte rendu de 1891, page 20.

Il a été conclu, en 1895, des marchés *pour l'entretien et les renouvellements* :

a) de 1895 — 651 tonnes de rails Vignole en acier de 58 kilogrammes par mètre courant, pour courbes, à raison de fr. 150-26 la tonne ;

b) de 1894 — 71 tonnes de rails aiguilles et de contre-rails, à fr. 206-46 la tonne ;

c) de 1894 et 1895 — 50,000 tonnes, soit 15,000 tonnes pour chacun des exercices 1894 et 1895, de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de 126 francs la tonne. — Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital pour tenir compte de la plus-value de ces rails, par rapport à la valeur de ceux qu'ils remplacent.

§ 9. BILLES ET TRAVERSESES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois, existant dans les voies, est le suivant :

		En 1893.	En 1892.
Billes en chêne	{ Voies principales.	(¹)5,544,449	(²)5,521,888
	{ — accessoires.	1,496,055	1,455,694
Total . . .		6,840,504	6,755,582
Billes en sapin.	{ Voies principales.	125,507	149,164
	{ — accessoires.	262,526	501,570
Total . . .		587,655	450,554
Billes en hêtre.	{ Voies principales.	17,116	"
	{ — accessoires.	"	"
Total . . .		17,116	"
TOTAL des billes en bois. {	Voies principales.	5,486,872	5,471,052
	— accessoires.	1,758,581	1,755,064
Total général. . .		7,245,255	7,206,116

Les billes en chêne et en hêtre préparées représentent 91.34 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

(¹) Dont 1,157,525 billes en chêne de dimensions renforcées.
 (²) — 947,725 — — — — —

La valeur moyenne des billes *utilisées* en 1895 et en 1892 a été de :

		Prix moyen d'achat.		CRÉOSOTAGE.		VALEUR TOTALE.	
		en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892
Chêne. .	0 ^m ,28 de largeur.	Fr. 5 07	Fr. 4,88	Fr. 0 51	Fr. 0 58	Fr. 5 58	Fr. 5,46
	0 ^m ,14 de hauteur.						
	0 ^m ,26 de largeur.	3 73	3 73	0 51	0 51	4 24	4 24
	0 ^m ,13 de hauteur.						
Hêtre. .	Cœur rouge	3 50	»	1 25	»	4 75	»
	— blanc	3 70	»	1 25	»	4 95	»
Sapin		2 06	2 06	1 33	1 33	3 39	3 39

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1895 pour les besoins de 1894, ont coûté de fr. 4-98 à fr. 5-09.

Les mêmes billes, acquises en 1892 pour les besoins de 1895, avaient coûté de fr. 4-87 à fr. 5-19.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques acquises et restant dans les voies au 31 décembre 1895, est détaillé ci-dessous.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1893.		Observations.
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1).	
Longrines Hilff	1876	49,952	225	97,360	(1) Mètres courants de voie simple.
—	1877	75,488			
		125,140	225	97,360	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	141	40k,47 par traverse.
Traverses de Soignies. . . .	1878	4,715	517	1,093	
— de Wautherin . . .	1879	403,525	39,725	50,630	
— — . . .	»	47,993			
		154,233	40,242	51,864	
Traverses A en acier, mod. Joste.	1886	(2) 28,550	26,913	42	Type néerl. 75 k. par trav.
— B — Fraet.	—	26,250	24,670	695	— 75 —
— C — Bernard	—	5,625	1,098	2,722	— 105 —
		60,425	52,681	3,427	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE. . .		339,798	93,448	152,651	(2) Dont 2.300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kilogs pièce.
			245,799		

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1893.

Il existait au 31 décembre 1893 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux valant au prix du jour, 9,238,919 francs dont détail au tableau qui suit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier { de 52 kilog.	196,554 »	7,054 »	1,514 »	205,122 »
{ de 38 —	112,404 »	1,159,253 »	59,711 »	1,330,968 »
{ en fer	20,000 »	610,645 »	542,017 »	1,202,662 »
Billes en bois.	1,397,196 »	480,108 »	237,439 »	2,114,743 »
Traverses métalliques	3,487 »	146,065 »	10,623 »	160,175 »
Bois spéciaux.	389,689 »	69,906 »	17,945 »	477,540 »
Voies { Rails.	»	38,122 »	29,213 »	67,335 »
système Hilff. { Longrines	»	6,731 »	8,723 »	15,454 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte.	249,602 »	187,885 »	22,433 »	459,920 »
Excen- { en rails renforcés.	115,272 »	8,995 »	1,206 »	125,473 »
triques. { en rails ordinaires.	161,740 »	184,795 »	387,047 »	733,582 »
Plaques tournantes	142,950 »	86,102 »	13,642 »	242,694 »
Ponts à peser.	43,143 »	24,063 »	8,060 »	75,266 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement.	619,410 »	381,989 »	97,255 »	1,101,654 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	102,465 »	35,073 »	6,952 »	144,490 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	920,699 »	177,876 »	83,631 »	1,182,206 »
En dépôt, fin 1893. fr.	4,474,311 »	3,637,562 »	1,527,411 »	9,639,284 »
Vendus { restant à livrer fr.	»	»	400,365 »	400,365 »
{ livrés (p ^r mém.) 836,459 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1893. fr.	4,474,311 »	3,637,562 »	1,127,046 »	9,238,919 »

La valeur des matériaux de type renforcé, rails de 52 kilogs, etc., s'élève à la somme de 656,174 francs, dont les 14/52, soit 171,277 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — Pour augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations de Leuze et de Mouscron, il y a été établi des appareils d'enclanchement Saxby et Farmer. Dépense : 88,479 francs.

Diverses améliorations aux installations actuelles des signaux ont donné lieu à une dépense de 64,514 francs.

L'installation de nouveaux postes de block a coûté 7,434 francs.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a occasionné des dépenses s'élevant à 42,880 francs.

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations apportées à des ouvrages d'art ont coûté 204,875 francs, et l'édification d'ouvrages d'art nouveaux, non compris ceux d'Anvers, a nécessité une dépense de 125,537 francs.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments des recettes ont été construits ou sont en construction dans les stations de Bloemendael, Courrière, Furnes, Profondsart, Renaix, Mons-Bassins, Carlsbourg, Louvain-Bassin, Anvers. Dépense : 256,020 francs.

Une somme de 72,187 francs a été réservée pour le bâtiment de Groenendael, et une somme de 146,850 francs a été consacrée à l'agrandissement et à l'amélioration des bâtiments existants.

L'Administration a continué à faire construire un grand nombre de maisonnettes et en a fait agrandir d'autres. La dépense s'est élevée de ce chef, en 1893, à 502,588 francs.

Des hangars à marchandises ont été construits à Grupont et à Montzen. D'autres ont été agrandis. Dépense : 55,245 francs.

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoirs, salles de bains, destinés aux agents des trains, ont coûté 599,554 francs.

Stations. — Les stations désignées ci-après ont été aménagées ou agrandies pour assurer les besoins nouveaux du trafic : Gavere, Auveloïs, Angre, Sart-lez-Spa, Mévergnies, Bloemendael, Groenendael, Nessonvaux, Zulte, Leval, Halinsart, Bruxelles-Entrepôt, Marche, Borgerhout, Lillois, Court-Saint-Étienne, Saint-Denis-Bovesse, Rosoux, Mont-Saint-Guibert, Onoz-Spy, etc. La dépense résultant de ces améliorations s'est élevée à 557,686 francs.

Une somme de 182,669 francs a été consacrée aux installations des gares de Ronet et des Bas-Prés.

La réalisation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers a été poursuivie et a donné lieu à une dépense de 2,251,255 francs.

Alimentation d'eau. — Les travaux effectués pour le service d'alimentation d'eau à Ville-Pommerœul, Anvers, Libramont, Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Mouscron, Rochefort, Soignies, etc., etc., ont coûté 87,807 francs.

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, etc., ont donné lieu à une dépense de 169,361 francs.

Exploitation. — Il existait au 31 décembre 1893, répartis sur divers points du réseau, 63 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1893 des recettes s'élevant à fr. 22,482-70.



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1893 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

				En 1893.	En 1892.
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	587	580
			à marchandises	724	728
			de gare	274	284
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	51	27
			à marchandises	518	520
	Total. . .			1,954	1,959
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes. .	71	52
		Voitures à vapeur.		54	54
			Total. . .		
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ . . .			2,105	2,091	
Tenders indépendants ⁽²⁾ ⁽⁴⁾			1,516	1,287	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁵⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽³⁾	1 ^{re} classe	472	455
			2 ^e —	452	452
			5 ^e —	1,641	1,556
			mixtes.	486	418
			fourgons	"	"
		Fourgons à bagages		606	577
			Voitures.	cellulaires	20
		funéraires		7	7
		postales		57	57
		Wagons fermés pour petits colis		559	556
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .		112	112
		Boxes et wagons pour chevaux		169	145
		Total ⁽⁵⁾ . . .			4,541

(¹) Voir annexe n° XV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(²) Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1440 et 1598.

(³) Y compris 4 voitures pour malades.

(⁴) Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(⁵) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

			En 1893.	En 1892.	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <i>suite.</i> (¹).	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe.	1	1
			2 ^e —	5	5
			3 ^e —	405	407
			mixtes.	269	268
			fourgons	124	125
			Fourgons à bagages indépendants.	17	17
			— — adhérents aux loc. (v. p. 27)	46	46
			Voitures à vapeur (v. p. 27)	54	54
			Total. . .	921	925
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (¹).			5,262

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.		
Fourgons	1 1/2	752	757
Wagons fermés	}	5	177
		7 1/2	2
		10	6,697
		10	6,594
— pour coton et laine	10	577	549
— — coke et laine	10	2,605	2,612
— — coke et minerais	10	1,159	1,148
— — charbon	10	26,759	26,956
— à chevrons mobiles	10	1	"
— plats à 4 roues	10	2,665	2,675
— — 6 —	15	10	10
— — 8 —	20	768	768
— — 8 —	25	15	15
— — 8 —	50	1	1
Total pour le service commercial (2) .		42,144	42,281

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.
(²)

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux . .	{	10	2	2
		55	1	1
— pour embranchements de charbon.		7 1/2 (3)	824	724
— dits tapissières		5	68	68
— pour l'entretien de la route. . .		7 1/2 (3)	295	405
— — le transport des plaques tourn.		10	7	8
— — — de roues	{	5	12	19
		10	67	58
— — transp ^t de combust. en paniers		"	52	51
— — vérification de ponts à peser.		"	15	15
— — bâches à eau		"	6	6
— de secours		"	45	45
— citernes pour pétrole		"	10	10
— freins pour les plans inclinés . .		"	54	54
— chasse-neige		"	5	5
Total pour les services divers (2) . .			1,419	1,429
ENSEMBLE DES WAGONS (2) . .			43,563	43,710

ENSEMBLE DES WAGONS (²) .

43,563 43,710

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS

48,825 48,748

Bâches pour couvrir les chargements (²)

15,276 14,849

(¹) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(²) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(³) Tonnage moyen.

§ 2. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE
TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XVI :

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1892	2,037	4,398	54	4,938	43,710
Faits { Mise hors d'usage.	49	46	»	51	429
accomplis { Reste.	2,018	4,382	54	4,887	43,281
en 1893. { Renouvellement sur le budget	23	52	»	229	419
{ Extension sur fonds spéciaux	40	6	»	46	463
Effectif fin 1893	2,051	4,440	54	5,162	43,563
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,042	4,474	49	4,973	44,828
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	9	»	5	189	»
	»	34	»	»	1,265

Il reste à fournir au 31 décembre 1893 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement.	2	»	»	9	1,810
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	39	34	»	462	208
Ensemble. . .	41	34	»	471	2,018

Le tableau qui précède a pour unique base les unités hors d'usage ; l'on ne peut en inférer que, si le renouvellement n'a pas toujours reproduit, comme nombre, les unités démolies, le budget ordinaire n'ait pas supporté les dépenses qui lui incombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement. Pour apprécier la situation, il faut tenir compte non seulement des dépenses appliquées aux renouvellements, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur crédits budgétaires ; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 466,540 kilog. (annexe XVII), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 97 locomotives, à raison de 4,830 kilog. par unité (annexe XV). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives fin 1885 une plus value de 4,652,575 francs. Cette plus value s'élève à 4,586,685 francs fin 1895 (annexe XVIII), non compris une somme

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

de 84,950 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 14 unités fin 1893 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'avance en renouvellement était en 1885 de 2,655 places; et fin 1893, de 12,197 places ⁽¹⁾.

Pour les véhicules à marchandises, l'avance en renouvellement, estimée en tonnes de capacité, était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 16,618 tonnes fin 1893 ⁽¹⁾.

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 546 fin 1893. Elle était de 575 fin 1885 ⁽¹⁾.

LA PLUS-VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, était de 2,628,452 francs fin 1885; elle atteignait 6,621,821 francs fin 1893 (annexe XIX), non compris une somme de 656,255 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Le renouvellement total des locomotives (voir annexe XVIII); des voitures et des wagons (voir annexe XIX), est donc en avance de 11,208,504 francs, non compris une somme de 721,185 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1892, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à 385

En 1893, 50 ont été agréés et 14 retirés du service, ci 36

L'effectif au 31 décembre est donc de 419

Savoir : { 528 wagons-citernes ;
14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
76 wagons ordinaires ;
1 wagon spécial de 30 tonnes pour transport de charbon.

Le règlement précité du 10 septembre 1872 a été rapporté et remplacé, à partir du 1^{er} octobre 1893, par celui qui est annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet précédent. R. A. 2455 ⁽²⁾.

§ 4. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le tableau suivant donne, d'une manière détaillée, le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

⁽¹⁾ Pour ces situations depuis 1874, voir les annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

⁽²⁾ Publié au *Moniteur belge* des 28-29 août 1893.

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	16,901,252	844,835	12,007	546,752	727,322	19,032,168
	— à marchandises. . .	593,773	18,861,185	455,731	1,965,116	3,495,932	25,371,737
	— de gare	38,934	364,949	444	173,427	3,960,489	4,538,243
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,198,007	125,388	923	88,115	164,112	2,576,545
	Locomotives-fourgons	1,155,308	16,558	138	49,721	39,350	1,261,075
	Voitures à vapeur	1,118,745	2,278	15	37,328	50,789	1,209,155
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,233,990	22,014	2,112	75,892	81,838	1,415,846
Ensemble pour 1893 (1) . . .		23,240,009	20,237,207	471,370	2,936,351	8,519,832	55,404,769
		43,477,216		11,927,553			
Ensemble pour 1892.		23,229,731	19,740,789	452,715	2,780,776	8,328,435	54,532,446
		42,970,520		11,561,926			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1893(2) .		133,722	28,278	»	8,397	1,659	172,056
		162,000		10,056			
Ensemble pour 1892		132,594	27,929	»	8,398	1,674	170,595
		160,523		10,072			

(1) Y compris. .	la double traction	41,931	3,122,439	66	"	"	3,164,436
	le parcours sur les lignes étrangères.	306,045	298,620	"	8,392	15,424	628,481
(2) Y compris la double traction		"	390	"	"	"	390

Observation. — Précédemment, les parcours des locomotives sur les sections à usage commun figuraient sous une rubrique spéciale.

Actuellement, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives de l'État, les sections étrangères à usage commun sont considérées comme lignes de l'État. De même, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives des Compagnies, les sections de l'État à usage commun sont considérées comme faisant partie du réseau de ces Compagnies.

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR
LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾.

Parcours productifs (annexe XX).

		En 1893.	En 1892.	
Dans les trains de l'État	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . .	151,595,655	155,992,645
		— cellulaires . .	550,705	582,907
		Wagons à bagages . .	28,189,027	29,125,255
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	4,528,115	4,200,994
		Total. . .	164,645,500	167,701,781
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . .	2,119,224	2,164,217
		— cellulaires . .	1,549	4,404
		Wagons à bagages . .	17,287,064	18,202,762
		— chargés, inscrits en feuille taxée. . .	275,851,992	262,125,606
		Total. . .	295,259,629	282,495,989
Ensemble. . .		457,905,129	450,195,770	
Dans les trains étrangers;	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . .	414,407	407,048
		— cellulaires . .	2	2
		Wagons à bagages . .	124,701	116,959
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	20,280	19,815
		Total. . .	559,590	545,802
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . .	5,266	5,940
		— cellulaires. .	"	174
		Wagons à bagages . .	7,500	16,560
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	265,005	224,564
		Total. . .	275,771	244,858
Ensemble. . .		855,161	788,640	
Total des parcours productifs. . .		458,756,290	450,984,410	

Parcours improductifs (annexe XX).

Dans les trains de l'État.	{	Véhicules	{	de voyageurs	5,572,725	4,655,985
		ayant		de marchandises. . . .	162,158,084	157,549,542
		circulé dans				
		les trains				
				Ensemble. . . .	<u>167,550,809</u>	<u>162,205,525</u>
Dans les trains étrangers.	{	Véhicules	{	de voyageurs	4,564	4,950
		ayant		de marchandises. , .	255,456	218,510
		circulé dans				
		les trains				
				Ensemble. . . .	<u>258,020</u>	<u>225,240</u>
Total des parcours improductifs. . . .					167,768,829	162,426,565

Ensemble des parcours sur le réseau de l'État ⁽¹⁾. . . 626,505,119 615,410,975

Le parcours *des véhicules de l'État* est compris dans ce total pour (annexe XX) . . . 527,655,550 511,579,588

⁽¹⁾ Les sections appartenant à des Compagnies et exploitées en service commun avec l'État sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par des trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État en service commun avec des Compagnies sont considérées comme réseau de ces Compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

§ 6. ENSEMBLE DES PARCOURS KILOMÉTRIQUES EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES
DE L'ÉTAT.

Les parcours des véhicules de l'État ont été (annexe XX) :

			En 1893.	En 1892.
Dans les	{	sur { de l'État	158,144,690	160,729,521
trains de		les { des Compagnies belges.	1,126,744	1,189,165
voyageurs		lignes { — étrangères	7,184,891	8,555,765
Dans les	{	sur { de l'État	569,488,840	550,849,867
trains de		les { des Compagnies belges.	4,120,455	3,919,115
marchand.		lignes { — étrangères	161,565,500	155,855,266
Parcours total des véhicules de l'État. . .			<u>701,650,920</u>	<u>678,896,697</u>

§ 7. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.

La composition moyenne des trains a été obtenue en divisant par le parcours des trains, les parcours des véhicules de chaque catégorie qui les ont composés, y compris (*voir annexe XX*) la circulation en service, tant dans les trains ordinaires que dans les trains de route ; savoir :

PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1893.	1892 ⁽¹⁾ .	1893.	1892 ⁽¹⁾ .
Voitures à voyageurs		133,591,626	135,722,828	4,160,444	4,689,415
Voitures-poste et cellulaires		3,053,766	3,125,272	35,311	33,093
Wagons à bagages et fourgons		28,691,650	29,141,298	18,940,581	18,741,615
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	{ chargés.	4,528,115	4,200,994	285,832,524	274,841,548
	{ vides. .	»	»	145,487,927	140,683,532
Wagons-trainaux		151,068	165,372	961,126	1,054,528
Ensemble (voir annexe XX) .		170,016,225	172,555,764	455,417,713	440,043,531
Parcours des trains de l'État		22,954,885	22,880,637	17,412,884	17,075,556
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs		5.82	5.93	0.24	0.27
Voitures-poste et cellulaires.		0.13	0.14	»	»
Wagons à bagages et fourgons		1.23	1.27	1.09	1.10
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers	{ chargés.	0.20	0.18	16.41	16.10
	{ vides. .	»	»	8.36	8.24
Wagons-traineaux.		0.01	0.01	0.06	0.06
		7.41	7.53	26.16	25.77

(¹) Chiffres rectifiés.

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

		En 1893.	En 1892.	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État.	a.) sur le réseau de l'État.	Voyageurs. { express	4,011,656	4,008,660
		ordin. et spéciaux.	15,290,017	15,160,960
		légères (1)	5,655,210	5,711,017
		marchandises et mixtes . . .	16,958,575	16,611,525
	PARCOURS PRODUCTIFS. . .		59,895,458	59,492,162
	Pour le service de la route . .		474,509	461,811
	b.) sur les lignes étrangères.	Voyageurs	240,610	218,411
		Marchandises	245,624	241,192
	Parcours total des trains de l'État		40,854,001	40,415,576
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c.) sur le réseau de l'État .	Voyageurs	74,075
Marchandises			27,757	27,590
PARCOURS PRODUCTIFS . . .		101,852	100,560	
Résumé.		Parcours productifs p ^r l'État.	Voyageurs	23,028,958
	Marchandises		16,966,552	16,659,115
	Autres parcours		960,545	921,414
	TOTAL GÉNÉRAL		40,955,855	40,515,936

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1893.			1892.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. ‰.
			au total.	en p. ‰.	
Express	1 ^{re} classe.	24	9.66	40.25	36.55
	2 ^e —	40	21.68	54.19	48.47
	3 ^e —	50	9.86	49.72	49.43
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.89	12.04	11.17
	2 ^e —	40	11.07	27.68	25.17
	3 ^e —	50	12.61	25.23	24.47
Moyenne		43	11.29	25.51	24.41

(1) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 51.

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises ⁽¹⁾, eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1893.	1892 (2).
Capacité moyenne des wagons	10 02	10 03
Charge moyenne du wagon chargé (3)	6 98	6 70
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis (3)	4 72	4 55
— par locomotive avec train (3)	100 44	95 17
Capacité moyenne d'un train de marchandises	254 71	250 45
Charge moyenne d'un train de marchandises (3)	119 99	115 10
Rapport entre le chargement et la capacité	47.12 p. %	45.16 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1893 et en 1892, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	274,836,980	258,428,033	6.82	7.82	1,874,532 19	1,865,599 53
— menu gras.	153,723,830	163,296,547	8.51	10.08	1,308,502 75	1,646,049 16
— menu maigre	553,023,100	576,154,986	4.94	5.88	1,742,762 15	2,211,578 22
— gailleux	55,171,030	55,602,990	8.80	11.16	509,660 27	597,254 05
Total des charbons menus et gailleux	816,754,960	813,482,556	6.41	7.52	5,235,257 36	6,120,280 76
Charbon pour forges	10,310,000	10,210,000	7.75	9.87	79,881 02	100,735 61
— grosse gailleterie	2,091,110	2,348,710	17.28	23.59	36,137 20	55,411 92
— p ^r fours à réchauffer.	4,406,050	4,759,485	10.53	12.49	46,595 59	59,211 05
Coke industriel	1,660,000	1,300,000	11.81	14.98	19,599 91	19,476 90
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	3,412,200	2,767,000	13.27	15.11	45,271 26	41,802,28
Coke spécial lavé pour fonderie	80,000	90,000	20.63	22.22	1,650 »	2,000 »
Ensemble	858,714,320	834,937,751	6.51	7.66	5,464,192 54	6,398,918 50

(1) Non compris les transports en service.
 (2) Chiffres rectifiés.
 (3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après, multipliés pour les parcours moyens indiqués :

	1893.	1892.
Tarif 2. (Petites marchandises) (parcours moyen 65 kilomètres).	269,379	260,677
— 5. (Grosses marchandises) — 71 —	28,165,305	26,029,140
— 6. (Chevaux et bétiaux) (a) — 65 —	242,717	218,555
Nombre de tonnes	28,677,401	26,508,172

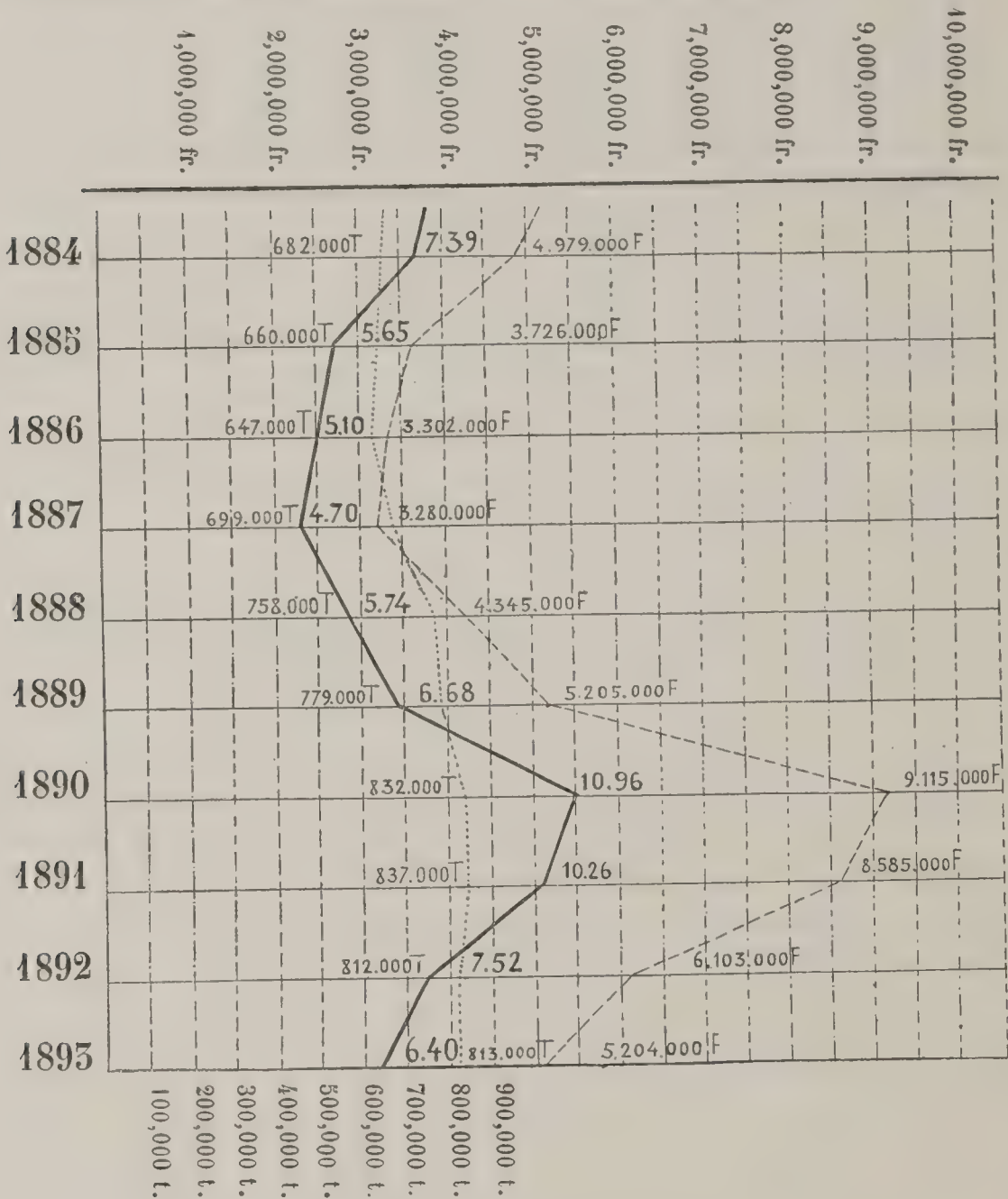
(a) Poids conventionnel : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

Le prix moyen du combustible acheté en 1893, par rapport à celui acheté en 1892, accuse donc une diminution de fr. 1-15 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1884 à 1893.

Quantités consommées..... (Echelle 0m,005 par 100,000 tonnes.)
Sommes dépensées . - - - - - (— 0m,01 par 1,000,000 de francs.)
Prix moyen par tonne ————— (— 0m,005 par franc.)



Le compte rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. % de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1893.	En 1892.
Par train-kilomètre	Quantité . . .	18 ^K ,02	18 ^K ,19
	Valeur . . .	0 ^F ,115	0 ^F ,155
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	16 ^K ,75	16 ^K ,95
	Valeur . . .	0 ^F ,105	0 ^F ,124

Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	{	Quantité . . .	1893. 15 ^k ,29	1892. 15 ^k ,48
		Valeur . . .	0 ^f ,085	0 ^f ,099
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ .	{	Quantité . . .	1 ^k ,162	1 ^k ,185
		Valeur . . .	0 ^f ,007	0 ^f ,009
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾ .	{	Quantité . . .	0 ^k ,43607	0 ^k ,44948
		Valeur . . .	0 ^f ,00275	0 ^f ,00329

§ 15. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage intensif au pétrole a été étendu dans 56 stations : 215 lampes intensives ont été installées, dont 52 en extension et 165 en remplacement de lampes ordinaires.

656 lampes à pétrole ont été placées en extension.

La station de Turnhout a été dotée de l'éclairage au gaz : 56 becs y ont été installés.

L'emploi du gaz a été étendu dans 44 stations, à concurrence de 297 becs nouveaux.

L'éclairage électrique a été établi aux stations de Mons, Ath et Athus, et étendu à la gare de Bruxelles (Q.-L.) ; deux foyers à arc ont été installés à l'atelier d'Ostende.

De nouvelles lanternes à gaz (système Coligny) ont été mises en service, à titre d'essai, notamment dans les voitures à bogies. Les premiers résultats sont très satisfaisants. S'ils se confirment, l'emploi de ces nouvelles lanternes pourra très-utilement être étendu.

Une lampe à l'huile pour voiture ayant, sans augmentation de consommation, un pouvoir éclairant supérieur à celui de l'ancienne lampe, a été mise à l'essai. Cette nouvelle lampe sera éventuellement substituée aux anciennes au fur et à mesure de la mise hors d'usage de celles-ci.

a. Éclairage à l'huile.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1893		En 1892.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	2,247,972 litres.	F. 150,58955 ⁽³⁾	2,217,465 litres.	F. 166,52521
Huile de colza épurée.	415,499 kilogr.	246,528 10	⁽³⁾ 401,957 kilogr.	⁽³⁾ 255.644 65
Torches-falots . . .	10,801 pièces.	5,152 29	17,928 pièces.	4,482 »
Ensemble. . .		400,049 72		⁽³⁾ 426,449 86

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

(¹) Y compris les parcours à vide.
 (²) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXI.
 (³) Chiffres rectifiés.

b. Éclairage au gaz des gares et des ateliers.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1884 à 1893, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords, ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1884	»	»	»	19,919	4,354,029	740,522 63	0.170
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,741,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126

c. Éclairage des trains au gaz riche.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1884 à 1893.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		M ³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1884 . . .	126	268,056	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	130	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	502,445	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917	101,590 92	709 05	0.351
1888 . . .	147	510,065	110,854 19	755 97	0.557
1889 ⁽¹⁾ . .	157	525,896	107,742 64	686 25	0.535
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1891 . . .	170	420,628	158,256 45	815 27	0.529
1892 . . .	190	406,590	112,022 50	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584,55	0.271

d. Éclairage électrique.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1884 à 1893.

(1) Y compris 25000^{m3} de gaz courant au prix de fr. 0.112 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS																NOMBRE TOTAL de carcels.
		à 1 carcel.	à 1,6 carcel.	à 2,5 carcels.	à 3,2 carcels.	à 20 carcels.	à 30 carcels.	à 40 carcels.	à 50 carcels.	à 55 carcels.	à 60 carcels.	à 80 carcels.	à 95 carcels.	à 100 carcels.	à 110 carcels.	à 120 carcels.	à 150 carcels.	
1884	7	»	»	»	»	»	»	48	18	»	»	»	»	»	»	»	18	5,520
1885	11	»	»	»	»	»	»	48	59	»	»	»	5	4	8	»	16	9,025
1886	15	»	322	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,330
1887	16	»	325	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,335
1888	17	»	230	»	»	»	»	87	60	»	29	32	5	9	8	6	14	16,223
1889	20	»	254	»	»	»	»	81	60	4	56	26	5	23	28	9	19	22,091
1890	23	»	249	»	»	»	40	81	72	4	45	58	6	36	28	9	20	27,328
1891	25	3	270	17	1	»	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,111
1892	26	3	289	17	1	20	40	79	96	4	47	58	6	38	28	9	20	29,281
1893	30	3	334	17	1	20	44	79	102	4	91	60	6	54	34	9	19	34,803

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 869 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1893, à 23,073 unités.

1,091 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 40 de moins qu'en 1892.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1893.		En 1892.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	904,775	161,513 15	921,218	214,900 70
	Suif et graisses.	64,427	45,820 13	67,042	41,981 70
	Totaux. . .	969,202	207,333 28	988,260	256,882 40
Graissage des véhicules. Huiles		(1) 433,743	142,701 52	(2) 441,989	164,018 01
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	116,021	57,584 16	133,700	71,111 46
	Suif et graisses.	19,614	9,222 50	19,980	9,077 68
	Totaux. . .	135,635	66,806 66	153,680	80,189 14
Ensemble. . .		1,538,580	416,841 46	1,583,929	501,089 55
Soit, pour 1893.		— 45,349	—84,248 09		

(1) Non compris 21,426 kilog. d'huile de remploi.

(2) — 14,555 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1893, à 0^k,0377 par train-kilomètre, contre 0^k,0392, en 1892.

Quant aux dépenses de graissage, elles s'élèvent à :

	1893.	1892.
Par train-kilomètre	0,0102	0,0124
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris).	0,00066	0,00081
Par charge-unité-kilomètre	0,00025	0,00031

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne, en valeur, la situation des approvisionnements :

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893		
1 ^o Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1893 :				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	553,475 »	44,735 »	598,210 »	588,241 13
Combustibles.	479,463 75	»	479,463 75	246,019 96
Huile d'éclairage	37,353 78	24,363 40	58,717 18	41,954 24
Huiles et matières de graissage	88,912 93	28,298 27	117,211 20	81,125 09
Bois de construction.	1,068,473 77	8,240 30	1,076,714 07	690,309 76
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,760,433 79	110,120 11	2,870,553 90	2,891,973 24
Aciers, fontes et fers divers	446,246 70	»	446,246 70	419,280 25
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	268,290 67	»	268,290 67	325,534 22
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	102,567 07	»	102,567 07	84,185 21
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	108,749 29	25,346 50	134,095 79	162,848 06
Matières et objets divers.	1,361,717 05	»	1,361,717 05	1,097,565 35
2 ^o Objets et matières transformables :				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	195,342 85	»	195,342 85	217,832,45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1).	193,560 70	»	193,560 70	298 502 53
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,364,587 35			
A reporter. . .	7,364,587 35	238,403 58	7,602,690 93	7,115,341 49

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

		APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)
		en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893		
Report.		7,364,587 35	238,103 58	7,602,690 93	7,415,344 49
3 ^e Approvisionnements à la disposition des services consommateurs .					
Stations et ateliers		4,305,456 21	»	4,305,456 21	4,186,821 65
Sections		678,092 04	»	678,092 04	634,367 »
4 ^e Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.					
		330,492 05	»	330,492 05	313,348 47
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	4,865,162 25	»	4,865,162 25	5,126,525 »
	Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	513,947 75	»	513,947 75	467,000 »
	Valeur totale des approvisionnements .		15,057,737 65	238,103 58	15,295,841 23

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, l'annexe XXIV, donne en détail les quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et l'annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1893.

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Une extension importante a été donnée à l'emploi des derniers types de locomotive express tant pour lignes de niveau que pour lignes à fortes rampes. Leur service est reconnu des plus avantageux, tant sous le rapport de l'augmentation de la vitesse et de la charge des trains, que de l'économie du combustible.

D'après les derniers renseignements statistiques, les locomotives de ces types réalisent une économie en charbon de 17 p. % par rapport aux types auxquels elles sont substituées.

En vue d'utiliser plus complètement encore la force d'expansion de la vapeur et de tâcher d'obtenir, au moyen des locomotives du système ordinaire, la plupart des avantages économiques, réalisés ailleurs par l'emploi du système Compound (qui renferme un ou plusieurs cylindres spéciaux de détente), l'Administration fait appliquer à deux locomotives express en construction, pour lignes de niveau, deux systèmes de distribution de vapeur, dans lesquels l'admission est indépendante de l'émission.

Les divers perfectionnements apportés aux locomotives express, et consistant à les munir, notamment, de graisseurs à distance, d'indicateurs de vitesse et d'attaches continues des bandages sont, pour la plupart, réalisés.

Une locomotive à marchandises pourvue d'une chaudière avec foyer en briques réfractaires, a été mise en service en décembre 1893.

Un service complet de lavage et de désinfection du linge des dortoirs a été installé et organisé sur tout le réseau.

Voitures. — L'Administration a acquis des voitures mixtes de grande capacité, avec water-closet, ainsi que des voitures de 3^e classe à 16 portières.

Ce matériel est pourvu de la double suspension sur caoutchouc ; il est muni du frein Westinghouse, type normal à action rapide, et l'action du frein est complétée par le freinage de l'essieu central.

Une voiture spéciale pour le transport de malades, munis de coupons de 2^e et de 3^e classe, a été mise en service.

Wagons. — L'Administration a mis en adjudication des wagons fermés, des wagons plats 10^r, des wagons coton et laine et des wagons pour le transport de plaques tournantes.

Chauffage. — Deux installations de chauffage à la vapeur, à basse pression, ont été adjudgées en 1893 : l'une pour l'atelier de peinture de Malines ; l'autre pour le bâtiment à usages divers de la gare de Ronet.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

		CLASSES.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
				1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 246,937	Voyages. 258,108	1,984,753 67	2,093,715 58	Kilom. 80.97	Kilom. 81.70	8.037	8.112		
	2 ^e	519,976	524,880	2,743,406 87	2,787,302 02	69.13	69.66	5.276	5.310		
	3 ^e	694,817	675,936	1,494,577 05	1,454,621 71	39.44	38.47	2.151	2.152		
Ensemble. . .	"	1,461,730	1,458,924	6,222,737 59	6,335,639 31	57.02	57.34	4.257	4.343		
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	320,152	321,120	1,606,531 68	1,629,133 86	66.21	66.94	5.018	5.073		
	2 ^e	706,166	684,646	2,343,756 83	2,315,681 43	58.32	59.43	2.319	3.382		
	3 ^e	1,242,796	1,202,370	1,834,385 14	1,808,026 42	38.72	39.45	1.476	1.504		
Ensemble. . .	"	2,269,114	2,208,136	5,784,673 65	5,752,841 71	48.70	49.64	2.549	2.605		
Total. . .	"	3,730,844	3,667,060	12,007,411 24	12,088,481 02	51.96	52.70	3.218	3.297		

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re}	319,980	328,782	761,016 42	810,026 90	31.13	32.26	2.378	2.464
	2 ^e	1,532,296	1,549,920	2,135,720 67	2,177,864 17	24.14	24.66	1.394	1.451
	3 ^e	12,035,392	11,979,434	8,414,327 62	8,571,495 80	17.84	18.27	0.699	0.716
Ensemble. . .	»	13,887,668	13,858,136	11,311,064 71	11,559,386 87	18.84	19.32	0.814	0.834
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	645,000	652,734	825,072 81	837,424 73	20.94	21.01	1.279	1.283
	2 ^e	2,920,312	2,923,682	2,282,056 94	2,301,120 80	16.95	17.08	0.781	0.787
	3 ^e	20,674,236	20,244,178	10,165,942 80	9,861,642 93	15.85	15.70	0.492	0.487
Ensemble. . .	»	24,239,548	23,820,594	13,273,072 55	13,000,188 46	16.12	16.01	0.548	0.546
Total.	»	38,127,216	37,678,730	24,584,137 26	24,559,575 33	17.11	17.23	0.645	0.652
Total des prix entiers (trains express et ordin. réunis) .	»	41,858,060	41,345,790	36,591,548 50	36,648,056 35	20.21	20.37	0.874	0.886

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	»	1,617,045	1,695,170	1,538,833 12	1,472,489 53	43.23	38.50	0.952	0.869
(3) Abonnements	ordinaires (2).	6,304,630	5,731,018	4,989,219 11	4,387,684 90	39.04	39.12	0.791	0.766
	d'étudiants. .	2,066,970	1,947,358	304,755 35	291,490 95	13.02	13.00	0.147	0.150
	d'ouvriers . .	18,421,374	17,027,012	2,228,720 19	2,061,845 31	14.74	14.76	0.121	0.121
Détenus et leurs gardiens . .	»	58,678	71,166	163,490 50	203,223 58	75.94	72.28	1.577	1.462
Émigrants	»	16,045	17,606	59,477 87	62,571 80				
Sociétaires	»	344,528	391,679	429,662 09	425,333 96				
Trains de plaisir	»	84,612	76,024	141,941 10	122,566 73	57.70	52.92	3.413	3.134
Voyages circulaires	»	198,052	213,155	675,944 01	667,962 35				
Total des prix réduits. .	»	29,111,932	27,170,188	10,532,043 34	9,695,169 11	22.82	22.73	0.352	0.357
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	»	70,969,992	68,515,978	47,123,591 84	46,343,225 46	21.28	21.31	0.664	0.676

(1) Voir renvoi (1) de la page précédente.

(2) Du 1^{er} juin à fin d'exercice, l'Administration a accordé 19,826 abonnements de quinze jours qui ont produit 652,724 francs. Par contre, les abonnements généraux de trois mois et de six mois ont donné 180,000 francs de moins qu'en 1892, au lieu de progresser comme les années précédentes. On ne peut encore indiquer exactement le degré d'influence des abonnements de quinze jours sur la recette des voyageurs à prix normaux.

(3) Pour les années antérieures, voir Annexe VII de 1891.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit, sans distinction de trains :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.
1 ^{re} classe. . . .	566,917	586,890	— 19,973	2,745,770 09	2,903,742 48	— 157,972 39	52.84	54.00	4.843	4.948
2 ^e —	2,052,272	2,074,800	— 22,528	4,879,127 54	4,965,166 19	— 86,038 65	35.54	36.04	2.377	2.393
3 ^e —	12,730,209	12,655,370	+ 74,839	9,908,904 67	10,026,117 51	— 117,212 84	19.02	19.35	0.778	0.792
	15,349,398	15,317,060	+ 32,338	17,533,802 30	17,895,026 18	— 361,223 88	22.48	22.94	1.142	1.168

b) *Billets d'aller et retour* ⁽¹⁾.

1 ^{re} classe. . . .	965,152	973,854	— 8,702	2,431,604 49	2,466,558 59	— 34,954 10	35.96	36.15	2.519	2.533
2 ^e —	3,626,478	3,608,328	+ 18,150	4,625,813 77	4,616,802 23	+ 9,011 54	25.01	25.11	1.276	1.279
3 ^e —	21,917,032	21,446,548	+ 470,484	12,000,327 94	11,669,669 35	+ 330,658 59	17.15	17.03	0.548	0.544
	26,508,662	26,028,730	+ 479,932	19,057,746 20	18,753,030 17	+ 304,716 03	18.91	18.86	0.719	0.720

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 ^{re} classe. . . .	1,532,069	1,560,744	— 28,675	5,177,374 58	5,370,301 07	— 192,926 49	42.21	43.71	3.379	3.441
2 ^e —	5,678,750	5,683,128	— 4,378	9,504,941 31	9,581,968 42	— 77,027 11	28.82	29.12	1.674	1.686
3 ^e —	34,647,241	34,101,918	+ 545,323	21,909,232 61	21,695,786 86	+ 213,445 75	17.84	17.89	0.632	0.636
	41,858,060	41,345,790	+ 512,270	36,591,548 50	36,648,056 35	— 56,507 85	20.21	20.37	0.874	0.886

d) *Billets à prix réduits* ⁽²⁾.

1 ^{re} classe. . . .	930,675	911,824	+ 18,851	1,416,081 88	1,347,081 44	+ 69,000 44	44.25	43.52	1.522	1.477
2 ^e —	2,934,248	2,775,353	+ 158,895	2,873,979 42	2,605,962 44	+ 268,016 98	38.90	38.12	0.979	0.939
3 ^e —	25,247,009	23,483,011	+1,763,998	6,241,982 04	5,742,125 23	+ 499,856 81	20.16	20.10	0.247	0.245
	29,111,932	27,170,188	+1,941,744	10,532,043 34	9,695,169 11	+ 836,874 23	22.82	22.73	0.362	0.357

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . . .	2,462,744	2,472,568	— 9,824	6,593,456 46	6,717,382 51	— 123,926 05	42.98	43.11	2.677	2.717
2 ^e —	8,612,998	8,458,481	+ 154,517	12,378,920 73	12,187,930 86	+ 190,989 87	32.25	32.06	1.437	1.441
3 ^e —	59,894,250	57,584,929	+2,309,321	28,151,214 65	27,437,912 09	+ 713,302 56	18.81	18.79	0.470	0.476
	70,969,992	68,515,978	+2,454,014	47,123,591 84	46,343,225 46	+ 780,366 38	21.28	21.31	0.664	0.676

(1) Voir renvoi (1), page A-45.
(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1892, l'année 1893 a donné :

Pour les trains express	En moins, fr.	81,069 78
— ordinaires	En plus,	24,561 93
Pour l'ensemble des prix normaux.	En moins,	56,507 85
— — réduits	En plus,	856,874 23
Pour la totalité des transports de voyageurs . . .	En plus, fr.	780,566 58

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. %, dominant dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction)	Ensemble.
En trains express. fr.	1,461,750	2,269,114	3,730,844
— ordinaires	15,887,668	24,259,548	38,127,216
	15,549,598	26,508,662	41,858,060

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit fr.	29,111,952	29,111,952
	55,620,594	70,969,992

on constate que, sur 70,969,992 voyages effectués, 55,620,594 soit 78.4 p. % l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 77.6 p. % en 1892.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1875 (voir Annexe VII du compte rendu de 1891).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

1893					1892
	PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express.	1 ^{re} classe	24	9.66	0.0693	0.67
	2 ^e —	40	21.68	0.0598	4.30
	3 ^e —	50	9.86	0.0368	0.36
Ordinaires . . .	1 ^{re} classe	24	2.89	0.0509	0.45
	2 ^e —	40	11.07	0.0367	0.41
	3 ^e —	50	12.61	0.0238	0.30
Ensemble. . . .	1 ^{re} classe	24	4.96	0.0619	0.31
	2 ^e —	40	13.41	0.0449	0.60
	3 ^e —	50	12.31	0.0249	0.31

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX
ET BESTIAUX.

a. Mouvement.

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	70,969,992	68,515,978	+ 2,454,014
	Bagages	Kilogr.	32,412,600	27,986,600	+ 4,426,000
	Colis-journaux	—	859,855	531,485	+ 328,370
	Tarif n° 1, colis exprès (inté- rieur et mixtes).	—	42,929,752	42,512,046	+ 417,706
	Petits paquets (internat.) .	—	81,665,731	81,664,999	+ 732
	Finances.	Group.	854,074	878,520	— 24,446
	Equipages	Voiture.	4,686	4,850	— 164
	Chevaux	Expédition.	5,078	4,569	+ 509
Trains de marchandises.	Petites marchandises . . .	Kilogr.	269,379,236	260,676,731	+ 8,702,495
	Grosses marchandises (¹). .	—	28,165,305,000	26,029,140,000	+ 2,136,165,000
	Chevaux et bestiaux. . .	Expédition.	54,666	49,179	+ 5,487

b. Recettes.

Unités.		RECETTES TOTALES (2).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.		
		En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	En 1893.	En 1892.	
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	47,123,591 84	46,343,225 46	+ 780,366 38	0.664	0.676
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	163,308 70	155,546 10	+ 7,762 60	—	—
	Bagages.	Quintal.	1,396,002 77	1,239,631 41	+ 156,371 36	4.307	4.429
	Colis journaux.	Kilogr.	61,658 70	37,977 50	+ 23,681 20	0.072	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,191,049 39	1,184,979 17	+ 6,070 22	0.092	0.095
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,185,174 90	2,075,134 31	+ 110,040 59	2.676	2.541
	Finances	Group.	234,378 59	252,984 36	— 18,605 77	0.274	0.288
	Équipages.	Voiture.	69,661 54	66,150 47	+ 2,911 07	40.962	35.757
Trains de marchandises.	Chevaux.	Expédition.	194,931 55	177,646 98	+ 16,284 57	38.387	38.881
	Petites marchandises . .	Quintal.	6,220,583 41	6,188,880 »	+ 31,703 41	2.310	2.374
	Grosses marchandises .	Tonne.	81,856,771 18	78,290,858 »	+ 3,565,913 18	2.906	3.008
	Chevaux et bestiaux . .	Expédition.	1,343,596 83	1,224,460 21	+ 119,136 62	24.578	22.824
	Ensemble (2) . fr.	»	142,040,109 40	137,237,473 97	+ 4,802,635 43		

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(¹) Non compris 1,148,741 tonnes en 1893 et 1,068,286 tonnes en 1892, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain, et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écarter du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(²) Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1865	4.37	3.46	51,302	440.55
1870	4.44	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	41,805	414.22
1885	(⁵) 0.81	3.21	37,747	403.42
1886	0.75	3.09	36,416	99.77
1887	0.74	3.06	38,593	405.73
1888	0.73	2.99	40,787	411.44
1889	0.72	2.96	42,319	415.94
1890	0.70	3.02	43,481	449.13
1891	0.68	3.06	43,683	449.68
1892	0.68	3.01	42,936	417.34
1893	0.66	(⁶) 2.94	44,441	421.67

La recette kilométrique est tombée à 45,420 francs en 1875, par suite de la reprise des lignes peu productives des Bassins-Houillers et du Luxembourg.

La descente continue jusqu'en 1886, en raison de la construction de lignes secondaires et de l'affaissement du commerce et de l'industrie. Dès 1887, l'accroissement des transports est visible.

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1893.	En 1892.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	77,860 06	74,010 65
	Loyer des buffets	258,621 07	244,617 55
	Droit d'affichage	52,944 76	51,210 99
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	98,998 96	95,014 95
	Total. . fr.	448,424 85	442,850 90

(¹) Les prix de transport des voyageurs, appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. %, dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

(²) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers, en 1871, et de celles du Luxembourg, en 1875.

(³) Relèvement des prix de 5 p. % et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — Année de l'Exposition nationale : la recette n'était que de 0,75 en 1879.

(⁴) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(⁵) Année de l'Exposition d'Anvers ; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(⁶) Voir pp. 55 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1893.	En 1892.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	11,269 35	8,842 15
	Formalités en douane	225,525 70	220,095 »
	Dépôt et magasinage.	61,865 72	61,256 11
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	208,868 91	148,975 88
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	58,912 42	58,186 55
	— de tapissières	595 05	2,906 77
	Déchargement d'office	46,584 45	42,628 15
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	229,018 55	214,940 55
	Redevances pour usage de quais, voies	4,520 75	4,456 40
	Location de terrains et de vidanges	56,412 09	56,658 57
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,051,589 19	2,008,878 22
	Surtaxes non réclamées	1,014 56	728 14
	Recettes diverses.	125,050 22	95,568 91
Total. . fr.		5,058,604 74	2,885,879 14
Total des trains de voyageurs. . .		448,424 85	442,850 90
Ensemble (¹). . fr.		5,507,029 59	5,526,750 04

§ 4. PRODUITS DIVERS (²).

Les produits divers, encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à.

1893.	1892
fr. 61,769 64	88,047 55
	(³) 1,200 57

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. 0/0 accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

(¹) Voir ces résultats depuis l'origine, annexe XII.
 (²) Voir annexe X pour les années antérieures.
 (³) Encaissé en 1895.

		En 1893.	En 1892.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.		4,145,567 17	4,225,405 58
Détenus et leurs gardiens		165,490 50	205,225 58
Émigrants		59,477 87	62,571 80
Sociétaires		429,662 09	425,555 96
Trains de plaisir		141,941 10	122,566 75
Transports mili- taires en débet . .	{ Hommes	425,265 95	249,085 95
	{ Chevaux	27,919 05	18,645 67
	{ Bagages et matériel de guerre. .	109,865 99	95,644 55
Transports mili- taires soldés par les intéressés	{ Bagages et mobiliers.	15,605 »	19,261 50
	{ Équipages et chevaux	1,951 90	1,801 70
Chevaux de courses		25,248 50	25,697 95
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour .	{ départements ministériels . . .	9,140 50	9,280 40
	{ expositions	419 70	517 60
	{ divers	166 20	25 40
	{ armée et prisons.	141,825 50	98,615 45
Ensemble. . fr.		2,655,524 62	2,555,671 62

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1893, l'importance relative des différentes catégories de transports effectués en services *intérieur*, *mixtes* et *internationaux*.

Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs ⁽¹⁾	62,334,548	87.83	5,990,122	8.44	2,645,322	3.73	70,969,992
Bagages (quintaux).	194,083	59.88	25,052	7.73	104,991	32.39	324,126
Petites marchandises (kilogr.) ⁽²⁾ .	232,970,718	63.86	50,198,125	13.76	81,665,731	22.38	364,834,574
Grosses — (tonnes) ⁽³⁾ .	14,411,741	51.17	5,156,781	18.31	8,596,783	30.52	28,165,305
Finances. (groups) ⁽⁴⁾ .	498,303	58.35	174,612	20.44	181,159	21.21	854,074
Équipages. (voitures).	1,285	76.21	92	5.46	309	18.33	1,686
Chevaux et bestiaux (expéd.).	38,286	64.08	8,042	13.46	13,416	22.46	59,744

(¹) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(²) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant : le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres; le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux; et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(³) Non compris 1,148,741 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (*voir renvoi* (¹) page A-47).

(⁴) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs. fr.	35,803,685 30	75.98	5,101,474 80	10.82	6,218,431 74	13.20	47,123,591 84
Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	100. »	»	»	»	»	163,308 70
Bagages.	595,468 60	42.66	60,215 50	4.31	740,318 67	53.03	1,396,002 77
Petites marchandises.	6,537,413 94	67.69	935,877 56	9.69	2,185,174 90	22.62	9,658,466 40
Grosses —	44,441,394 02	54.29	10,854,929 71	13.26	26,560,447 45	32.45	81,856,771 18
Finances	182,006 72	77.66	18,760 77	8.00	33,611 10	14.34	234,378 59
Équipages	55,177 19	79.90	2,983 84	4.32	10,900 51	15.78	69,061 54
Chevaux et bestiaux	1,136,601 41	73.88	63,169 13	4.10	338,757 84	22.02	1,538,528 38
Produits extraordinaires	3,507,029 59	100. »	»	»	»	»	3,507,029 59
Ensemble . . fr.	92,422,085 47	63.50	17,037,411 31	11.71	36,087,642 21	24.79	145,547,138 99
Produits divers fr.							61,769 64
					Total fr.		145,608,908 63

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1892, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	696,244 64	»	»	11,332 72	95,457 46	»
Bagages	30,866 24	»	2,823 96	»	122,681 46	»
Petites marchandises.	24,950 28	»	36,504 55	»	110,040 59	»
Grosses —	2,591,723 23	»	»	147,333 22	1,121,523 17	»
Finances.	»	29,555 06	2,834 15	»	8,115 44	»
Équipages	2,808 02	»	125 37	»	»	22 32
Chevaux et bestiaux.	116,900 79	»	»	4,965 27	24,485 67	»
Totaux.	3 463,490 20	29,555 06	42,288 03	163,631 21	1,482,303 19	22 32
Différences pour 1893.	+ 3,433,935 14		— 121,343 18		+ 1,482,280 87	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service était :

	A.	B.	C.
En 1892 de	65.17	12.21	24.62
Elle est, en 1893, de. . .	63.50	11.71	24.79
Différence pour 1893. . .	+ 0.55	— 0.50	+ 0.17

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1893.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er}. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. Service intérieur.

Publication des 7^e et 8^e suppléments aux conditions réglementaires, prévoyant notamment :

le transport des malades par voitures spéciales de 5^e classe ;

le transport gratuit, dans les voitures-salons et wagons-lits, roulant à vide, de l'agent désigné par l'Administration propriétaire, pour accompagner le véhicule ;

une désignation plus précise des personnes admises au bénéfice du tarif des abonnements pour ouvriers ;

le paiement, par fractions trimestrielles, des abonnements ordinaires valables en 5^e classe pendant un an, pour les distances de 15 kilomètres au moins ;

la résiliation, en cas de changement de résidence, pour convenances de service, et au prorata du nombre de jours pendant lesquels la carte a été utilisée, des abonnements contractés par les fonctionnaires et employés, les médecins agréés, les enfants des fonctionnaires et agents de l'Administration.

Octroi d'une réduction de 50 p. % sur les prix simples du tarif, pour tous les voyages qu'ils ont à faire à l'occasion de leurs fonctions, aux présidents, vice-présidents, secrétaires et membres délégués des Comités des groupes et des classes, chargés d'organiser la section belge à l'Exposition universelle d'Anvers en 1894.

Convention réglant le trafic des voyageurs et des bagages sur la section de Lierre à Hérenthals.

Réglementation de la location de cabines particulières à bord des malles entre Ostende et Douvres, et suppression de la location des malles.

Délivrance, dans certains cas, de billets imprimés pour les destinations comportant un débit annuel inférieur à 72 par an.

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service sont transportés en débet avec réduction de 50 p. %.

La carte ou le billet des abonnés qui introduisent dans les voitures des colis que les règlements ne leur permettent pas de garder gratuitement auprès d'eux ne sont plus retirés que lorsqu'il y a récidive et ensuite d'ordres de l'Administration.

Par exception, les points d'arrêt de Profondsart et de Genval sont autorisés à délivrer des billets à demi-prix pour Etterbeek, aux militaires voyageant à leur frais.

Autorisation donnée aux voyageurs venant des lignes du Midi, en destination des lignes de Luxembourg et de Tervueren, de quitter la voie ferrée pour se

rendre, par tout autre moyen, de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Inversement, les voyageurs originaires des lignes du Luxembourg et de Tervueren peuvent abandonner la ligne de ceinture de Bruxelles pour aller prendre la correspondance à Bruxelles-Midi.

Autorisation de délivrer, dès la veille du scrutin, les billets à prix réduits destinés aux électeurs.

Délivrance de billets valables pour plusieurs destinations :

par Laeken, pour Alost-Nord, Gand-Sud, Bruges-Station et Ostende, valables au retour pour Laeken ou Bruxelles-Nord ;

par Clabecq et Tubize, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Clabecq ou Tubize ;

par Bruxelles-Midi, pour Clabecq ou Tubize ;

par Gosselies-Ville et Gosselies-Courcelles, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Gosselies (Ville ou Courcelles) ;

par Bruxelles-Midi, pour Gosselies (Ville ou Courcelles), et pour Jumet-Brulotte ou Roux ;

par Jumet-Brulotte et Roux, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Jumet-Brulotte ou Roux ;

par Baesrode-Sud et Baesrode-Nord, pour Alost-Nord, valables au retour pour Baesrode (Sud ou Nord) ;

par Alost-Nord, pour Baesrode (Sud ou Nord).

Transformation, en cahiers de vingt bulletins, des brochures de cent bulletins à 10 centimes, à acheter d'avance par les maisons qui veulent profiter des mesures permettant l'envoi au dépôt des stations des objets acquis par les voyageurs dans les magasins de Bruxelles.

Délivrance, dès la veille des jours de courses, aux bureaux de Bruxelles-Midi, Nord et Quartier-Léopold, de billets pour Boitsfort et Groenendael, utilisables aux trains desservant les hippodromes.

Remboursement de la valeur des billets pris d'avance, lorsque l'inutilisation est constatée le jour de validité, avant 9 heures du matin.

Application d'un tarif spécial d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'État.

Les abonnements sur tout le réseau de l'État sont rendus valables jusqu'au point frontière extrême.

b. *Services mixtes.*

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées, trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service, sont transportés en débet avec réduction de 50 p. o/o.

5^e supplément aux conditions réglementaires, mettant les prescriptions applicables en services mixtes en harmonie avec celles du service intérieur, et prévoyant en outre, notamment :

le transport des détenus et de leurs gardiens ;

la création d'abonnements ordinaires et d'ouvriers, en service mixte avec les chemins de fer de la Flandre occidentale.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge et Nord-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer de Chimay, d'autre part : modification de prix.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les bureaux des lignes Nord-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

Supplément aux tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer Grand-Central-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

A l'occasion de la rentrée des classes de milice, toutes les stations et haltes de l'État ont été autorisées à délivrer en débet des billets directs pour Saint-Nicolas.

c. Services internationaux.

Réglementation du transport des voyageurs par wagon-lit, voiture de luxe et voiture à coupé.

Suppléments au tarif de la Belgique vers Douvres et Londres et vice-versâ : Tarifications nouvelles et modifications aux prix.

Revision des tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, de Chimay, de la Flandre occidentale et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer français. Réimpression et réunion en une seule brochure.

Supplément à ce même tarif : Modifications et additions.

Revision et réimpression du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État d'une part, et celles des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Suppression du tarif avec les stations du Lac Majeur.

Modifications réglementaires et additions de prix dans le tarif de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Angleterre, vers les stations suisses et vice-versâ, viâ Sterpenich.

Additions et modifications au tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanovre, Cologne (rives gauche et droite du Rhin) et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Établissement d'un tarif entre la Belgique et certaines stations du Midland, viâ Ostende.

Additions au tarif de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas vers les stations des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine et vice-versâ, par les voies de Benonchamps, de Gouvy et de Sterpenich.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Revision et réimpression du fascicule I du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Suppléments à ce fascicule : Additions de tours circulaires et modifications.

Revision et réimpression du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Supplément à ce fascicule : Modifications et additions.

L'Agence Carl-Stangen, de Berlin, est autorisée à émettre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

§ 5. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les nouvelles conditions réglementaires en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1894 ont subi diverses modifications et améliorations commandées par l'expérience et les nécessités du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Déclassement : 1^o de la *couperose verte*, de la 2^e à la 5^e classe; 2^o de l'*eau d'exosmose* en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs, de la 5^e à la 4^e classe; 3^o de l'*émeri brut en roche*, de la 2^e à la 5^e classe; 4^o du *sulfate de fer*, de la 2^e à la 5^e classe; 5^o du *vitriol vert*, de la 2^e à la 5^e classe.
- 15 juillet. Déclassement : 1^o de l'*acétate de chaux*, de la 2^e à la 5^e classe; 2^o des *toiles d'emballage ayant servi* (toiles grossières), de la 2^e à la 5^e classe.
- 1^{er} décembre. Déclassement : 1^o du *blanc de Troyes, de Meudon et d'Espagne* (craie), de la 2^e à la 4^e classe; 2^o des *déchets de fil*, de la 2^e à la 5^e classe; 3^o des *fagots comprimés* (briquettes allume-feux), de la 2^e à la 5^e classe.
- 1^{er} février. Classification de l'*acier en bidons*, à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification : 1^o du *carbonate de magnésie en cristaux ou en poudre*, à la 1^{re} classe; 2^o du *carbonate de magnésie natif* (magnésite en morceaux, calcinée ou moulue), à la 5^e classe; 3^o de la *graisse animale comestible*, à la 1^{re} classe; 4^o de la *margarine*, à la 1^{re} classe; 5^o des *terres ayant servi à l'épuration du gaz d'éclairage*, à la 4^e classe; 6^o des *wagonnets de terrassement*, à la 2^e classe; 7^o du *chanvre cardé*, à la 1^{re} classe; 8^o du *jute cardé*, à la 1^{re} classe; 9^o des *scories de réchauffage*, à la 4^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} décembre. *Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :*
Ce tarif est rendu applicable à la *chaux*.
- 1^{er} — *Tarif spécial n° 4 d'exportation maritime :*
Est étendu à la *cassonade*.
- 1^{er} — *Tarif spécial n° 5 d'exportation maritime :*
Est étendu au *chanvre teillé*.

- Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :*
 1^{er} décembre. Est rendu applicable aux *waggonnets de terrassement*.
- Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :*
 25 mai. Extension aux *tôles fines* et aux *tôles polies*.
- 1^{er} décembre. Extension au *carbonate de magnésie natif* (*magnésite en morceaux, calcinée ou moulue*).
- Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :*
 15 février. Extension aux *boulons pour rails, chevilles et chevilletes, clavettes pour rails, éclisses pour jonction de rails, écrous pour rails, fontes brutes et plaques (accessoires de rails)*.
- 25 mai. Extension aux *tôles fines* et aux *tôles polies*.
- Tarif spécial n° 9 à l'importation maritime :*
 1^{er} décembre. Est étendu à la *cassonade*, au *chanvre teillé*.
- Tarif spécial n° 10 :*
 7 avril. Extension aux transports de *juments envoyées à la saillie*.
- Tarif spécial n° 11 :*
 15 juin. Extension à l'*acier en lingots*, en *brames*, en *lopins*, en *billetes*, en *largets* ou en *bidons*.
- Tarif spécial n° 12 :*
 1^{er} décembre. Extension aux *scories de réchauffage*.
- Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbon anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse :*
 5 mai. Extension aux stations de Ransart et de Roux ;
- 1^{er} décembre. Extension aux stations de Dinant, Gilly (Haies) (Vallées) et Marche-les-Dames (raccordement de Beez).
- Tarif spécial n° 15 :*
 1^{er} — Extension à Trazegnies (charbonnage de Courcelles-Nord, puits nos 1, 3, 6 et 8).
- Tarif spécial n° 22 pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :*
 1^{er} février. Extension à la station de Docherie (charbonnage de Bayemont et de Chanvaroc).
- 1^{er} décembre. Extension à la station de Farciennes (Tergnée) et à celle de Gilly (Haies) (Vallées).
- Tarif spécial n° 24 pour le transport de planchettes destinées à la confection de caisses d'emballage à l'importation maritime :*
 1^{er} février. Extension aux stations de Floresse et de Monceau (glac. de Roux, Société des glaces et verreries du Hainaut).
- Tarif spécial n° 30 :*
 15 — Est étendu à la *graisse de saindoux*.
- 1^{er} décembre. Est étendu au *sulfate de cuivre*, à la *graisse animale comestible* et à la *margarine*.

Tarif spécial n° 34 pour le transport de perches à houblon de plus de 6 mètres :

5 mai.

Extension à la station de Bruxelles (Ouest).

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Services Belge-Néerlandais, Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois, Belge-Bavarois, Belge-Austro-Hongrois, Franco et Belge-Allemand-Russe, Belge-Italien par le Saint-Gothard, Belge-Italien par la France et le Mont Cenis, Anglo-Belge-Néerlandais-Italien pour le transport des denrées alimentaires (parcours réglé par la Convention de Berne), Franco-Belge-Nord, Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) et Franco-Allemand.

1^{er} janvier.

Nouvelles conditions réglementaires basées sur la Convention internationale de Berne, du 14 octobre 1890, complétée par diverses dispositions additionnelles.

Tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».

1^{er} —

Mise en harmonie des conditions réglementaires de certains tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets » avec les dispositions de la Convention internationale de Berne.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1^{er} —

Mise en vigueur de nouvelles prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

1^{er} octobre.

Introduction de dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles du 1^{er} janvier 1893.

Services Belge-Allemand et Belge-Rhénan-Westphalien.

1^{er} janvier.

Introduction de nouvelles dispositions spéciales.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} avril.

Introduction de dispositions spéciales.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai.

Dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles introduites le 1^{er} janvier 1893.

Services Anglo-Allemands :

1^{er} décembre.

Mise en vigueur du règlement spécial pour les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne en transit par la Belgique.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1^{re} février.

Classification des matières ayant servi à l'épuration du gaz, au tarif spécial I.

1 ^{er} novembre.	Classification des <i>nattes de cuivre</i> à la 5 ^e section.
1 ^{er} février.	Déclassement du <i>plâtre</i> de la 4 ^e section au tarif spécial II. <i>Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :</i>
1 ^{er} janvier.	Mise en vigueur d'une nouvelle classification générale des marchandises.
1 ^{er} octobre.	Classification du <i>spath calcaire</i> au tarif spécial III.
1 ^{er} —	Modifications à la classification de quelques articles. <i>Service Belge-Allemand :</i>
1 ^{er} —	Admission des <i>minerais de manganèse</i> au tarif exceptionnel n ^o 7. <i>Service Belge-Rhénan-Westphalien :</i>
1 ^{er} mars.	Admission du <i>bois en poudre</i> dans le tarif exceptionnel n ^o 9.
1 ^{er} octobre.	Admission des <i>minerais de manganèse</i> au tarif exceptionnel n ^o 7. <i>Service Franco-Belge-Nord :</i>
1 ^{er} janvier.	Revision de la classification des marchandises du tarif Franco-Belge-Nord et des conditions d'application des taxes de ce tarif.
15 mai.	Extension au service Franco-Belge-Nord des prix de la 3 ^e classe applicables, en services intérieur et mixtes à la <i>coupe-rose verte</i> , l' <i>émeri brut</i> , au <i>sulfate de fer</i> et au <i>vitriol vert</i> . <i>Service Franco-Belge-Anzin :</i>
15 —	Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix de la 3 ^e classe applicables, en services intérieur et mixtes, à la <i>coupe-rose verte</i> , à l' <i>émeri brut</i> , au <i>sulfate de fer</i> et au <i>vitriol vert</i> . <i>Tarif Belge-Austro-Hongrois :</i>
1 ^{er} —	Modifications à la classification des articles suivants : <i>café</i> , <i>crasses de cornues</i> , <i>drèches de malt séchées</i> . <i>Tarif Franco-Belge-Allemand-Russe :</i>
13 mars.	Modification à la classification des <i>fers</i> , <i>acier</i> et <i>zinc</i> . <i>Tarif exceptionnel Anglo-Belge-Néerlandais-Italien</i> pour transport des <i>denrées alimentaires</i> :
20 juin.	Admission de diverses marchandises au bénéfice de ce tarif exceptionnel.

Tarifs en général.

	<i>Service Belge-Allemand :</i>
1 ^{er} mars.	{ Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
1 ^{er} juillet.	
1 ^{er} octobre.	
	<i>Service Belge-Rhénan-Westphalien :</i>
1 ^{er} mars.	{ Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
1 ^{er} juillet.	
1 ^{er} octobre.	

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Prince-Henri :

Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} avril. Tarification de Quiévrain et de Haine-Saint-Pierre pour les transports de *locomotives, tenders et wagons*.

1^{er} août Introduction de nouvelles stations bavaroises dans le trafic général.

Service Anglo-Bavarois :

1^{re} décembre. Mise en vigueur de nouvelles taxes entre Londres et les stations bavaroises Lindau et Passau.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai. Introduction de nouvelles taxes générales entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf Stadlau, Stockerau et Znaïm, d'autre part.

1^{er} — Modification des taxes de certaines stations hongroises.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Tarif de réexpédition au départ d'*Elbing* et de *Koenigsberg*, pour les transports de *lin*, de *chanvres*, de *fil de caret*, de *filasses de lin et de chanvre*, etc., de la Russie vers la Belgique et de la France.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} janvier. Publication d'un fascicule spécial contenant les tarifs pour le transport en service direct des *finances*, *œuvres-d'art*, *objets précieux*, *dépouilles mortelles*, ainsi que de certains articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion.

15 septembre. Extension du tarif au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Service Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) :

15 juillet. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) aux points suivants : Astene, Muysen, Ostende (Chantier) et Ronet.

15 septembre. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Tarif de l'Union postale universelle :

23 juin. Admission à l'échange direct, viâ Anvers, des colis postaux provenant ou en destination de la Suisse et de la Norvège.

23 — Extension du tarif au Queensland et au territoire de Libéria.

27 octobre. Extension du tarif au Protectorat de Windhoek (Afrique du sud-ouest).

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

6 mai. Création du tarif spécial n° XXI applicable aux transports de *blendes grillées* à effectuer dans la relation de Melick-Herkenbosch à Trooz, viâ Visé.

1^{er} novembre. Création du tarif spécial n° XXII, applicable aux transports de *coton brut en balles* à effectuer entre Anvers (Bassins et Entrepôt) (en transit) et Anvers (Sud-Quais) (transit), d'une part et Euschedé (transit), Almelo, Borne, Euschedé (local), Hengelo et Oldenzaal, d'autre part.

1^{er} — Réduction du prix prévu par le tarif spécial n° XX applicable aux transports de *pétrole brut* de Russie.

Service Belge-Allemand :

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7 pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminaires*, ainsi que des *scories de convertisseurs* contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1^{er} — Introduction d'une nouvelle station allemande dans les tarifs exceptionnels nos 8 et 9.

1^{er} — Admission au tarif exceptionnel n° 10 des points de Kattowitz (transit) et de Schoppinitz (transit).

1^{er} — Extension du tarif exceptionnel n° 12 à une nouvelle station allemande.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel n° 19 (nouveau) pour le transport de certaines marchandises, notamment des *pommes de terre, betteraves, cossettes de betteraves, pulpes de betteraves et de pommes de terre, engrais, terres à porcelaine, terres ordinaires, gravier, grès, sable, etc.*

1^{er} juillet. Admission d'une nouvelle gare allemande au tarif exceptionnel n° 12.

1^{er} juillet. Extension du tarif exceptionnel n° 17 à diverses nouvelles gares allemandes.

1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 14, pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème et de Nuremberg*.

1^{er} octobre. Admission de nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels nos 6, 8, 14 et 17.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} mars. Introduction d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7, pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de*

martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminoirs, ainsi que des scories de convertisseurs, contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1^{er} mars.

Admission de nouvelles gares allemandes aux tarifs exceptionnels nos 13, 14 et 16.

1^{er} —

Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 12, pour le transport des *pyrites*, par expéditions de 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes et 90,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ces poids.

1^{er} juillet.

Admission d'une nouvelle gare belge aux tarifs exceptionnels nos 8 et 9, et de deux nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels nos 13 et 14.

1^{er} octobre.

Introduction de nouvelles gares belges dans le tarif exceptionnel n° 7.

1^{er} —

Extension du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* (au départ de l'Allemagne), à diverses nouvelles stations belges, et modifications aux conditions d'application du dit tarif.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

1^{er} juillet.

Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de la *soude brute calcinée (soude d'Ash), caustique et cristallisée*, excepté le *bicarbonate de soude*, entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et les ports de mer belges et Terneuzen.

1^{er} février.

Introduction de la station de Dudelange (Usine) dans le tarif exceptionnel, pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)*, entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et certaines gares belges.

1^{er} septembre.

Réduction de fr. 0-65 par 1,000 kilogrammes, en faveur des transports de *cokes* effectués, par quantité minimum de 50,000 kilogrammes, des stations belges vers le Grand-Duché de Luxembourg et la partie de la Lorraine située au nord de la ligne de Chambrey-Bensdorf-Sarreguemines.

Service Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse :

20 août.

Abaissement des prix pour les transports effectués en grande vitesse entre Londres et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, viâ Ostende-Douvres ou vice-versâ.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} juillet.

Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des *houilles Franco-Belge-Nord*, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge pour les envois remis par quantités de 50 tonnes.

1^{er} décembre. Extension des taxes du tarif commun exceptionnel n° 6 Franco-Belge-Nord, aux envois de *zinc* à effectuer au départ de Boom.

Service Franco-Belge-Est :

1^{er} juillet. Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Est, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge, pour les envois remis par quantités de 50 tonnes, viâ Erquelines-Soissons-Neuilly, etc., Quévy et Quiévrain, et par quantités de 100 tonnes viâ Givet, Vireux, Momignies, Erquelines-Hirson et Erquelines-Laon.

1^{er} novembre. Extension aux envois de *coke*, au départ des usines à gaz belges vers l'Est de la France, des tarifs applicables aux envois de *combustibles*, au départ des stations belges qui desservent des charbonnages.

Service Belge-Bavarois :

1^{er} août. Mise en vigueur : 1° de nouvelles taxes exceptionnelles pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème et de Nuremberg* ; 2° d'un tarif exceptionnel pour pierres et marbres entre Anvers et Kiefersfelden.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} mai. Introduction de nouvelles taxes exceptionnelles entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Stockerau, et Znaïm.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour transports de *meubles* entre les ports de mer belges et Kaschau, Körmoëzbanya et Unguar.

1^{er} décembre. Nouveaux tarifs exceptionnels pour les principales marchandises transportées entre les ports de mer belges et certaines stations hongroises.

1^{er} — Introduction : 1° de Linz s/Danube et Komotau dans le tarif exceptionnel pour les transports des *racines de chicorée* ; 2° d'Ebenfurth dans le tarif exceptionnel pour les transports de *paille et foin*.

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de *marbre* et de *pierres*.

Tarif Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Nouveau tarif exceptionnel pour les transports de *lin*, de *chanvres*, de *fil de caret*, de *filasses de lin* et de *chanvre*, etc., de la Russie vers la Belgique et la France.

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LES SERVICES DES TRAINS.

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

De même qu'en 1892, il a été organisé des trains supplémentaires destinés à conduire les ouvriers le matin à leur travail, et à les ramener chez eux le soir, de : Verviers à Herbesthal, — Ramillies à Landen, — Estinnes à Binche, — Enghien à Bruxelles, — Avelghem à Herseaux, — Piéton à Bascoup, — Warquignies à Dour — et de Termonde à Boom.

A la demande des habitants de Groenendael, les trains n^{os} 778 et 779, qui partent respectivement de Bruxelles (Q.-L.), pour Boitsfort, à 2 heures 40 de relevée, et de Boitsfort pour Bruxelles, à 5 heures 20, continuent le trajet de Boitsfort à Groenendael et vice-versâ.

L'admission des voyageurs entre Assesse et Namur dans le train mixte n^o 4211 présentant du danger par suite de la forte composition de ce train, il a été organisé un train nouveau d'ouvriers quittant Assesse pour Namur à 4 heures 50 du matin. Le train de marchandises a été rendu à sa première affectation.

En vue de faciliter les relations des habitants de Berzée, Thuillies et Thuin avec le centre du pays, le train de marchandises n^o 3885 S. D., qui part de Berzée à 9 heures 58 du matin, a été transformé en train mixte entre Berzée et Estinnes.

Le train de marchandises n^o 5508 S. D., partant de Florenville à 5 heures 45 du matin et transportant exceptionnellement des écoliers, de cette station à Virton-Saint-Mard, a été rendu également accesssible, sur ce parcours, à tous les voyageurs munis d'un billet de 3^e classe.

Dans le train de marchandises n^o 3694, on n'admettait les voyageurs que sur le parcours de Hamoir à Jemelle ; actuellement, on les admet sur tout le parcours de Rivage à Jemelle.

Par suite des changements apportés dans le service de la Compagnie du chemin de fer Prince-Henri, le nombre de trains de voyageurs circulant entre Benonchamps et Bastogne-Sud, a été réduit à trois trains dans chaque sens, au lieu de quatre, pendant l'hiver, et à quatre trains, au lieu de cinq, pendant l'été.

L'affluence des voyageurs, le mercredi, jour de bourse à Bruxelles, a nécessité l'organisation, ce jour-là, de deux trains nouveaux : 1^o départ de Charleroi pour Bruxelles-Midi à 10 heures 28 du matin ; 2^o retour de Bruxelles-Midi pour Charleroi à 5 heures 27 du soir.

Le train n^o T 53, quittant Luttre à 6 heures 59 du matin pour Dampremy, continue sur Charleroi depuis le 1^{er} juin. En conséquence, le train T 52 part actuellement de Charleroi au lieu de Dampremy.

Sur les instances de la Compagnie du chemin de fer du Nord, et afin d'améliorer les relations entre Dunkerque et les différents centres industriels de la Belgique, des trains nouveaux ont été mis marche, à partir du 1^{er} juin 1895, entre Furnes et Dunkerque et vice-versâ.

Ces trains sont expédiés respectivement de Furnes à 6 heures 55 du matin et 6 heures 5 du soir, et de Dunkerque à 8 heures 56 du matin et 7 heures 50 du soir.

Pour permettre aux Verviétois d'assister aux fêtes de nuit qui sont organisées à Spa, pendant la saison de villégiature, un train nouveau a été mis en marche entre Spa et Verviers, la nuit du dimanche au lundi, du 1^{er} juillet au 30 septembre.

Ce train ayant été bien utilisé sera remis en marche, dans les mêmes conditions, en 1894.

Il n'en sera pas de même de pareil train, qui avait été organisé entre Spa et Trois-Ponts, le dimanche à 10 heures du soir, et qui n'a pas donné des résultats satisfaisants.

Le service a été sensiblement amélioré sur la ligne de Tervueren : les trains nos 471 et 472, partant les dimanches, lundis et jeudis, pendant l'été, respectivement de Bruxelles (Q.-L.) à 2 heures 42, et de Tervueren à 5 heures 23 du soir, ont été mis en marche tous les jours, pendant l'été ; quant aux trains du soir, nos 473 et 474, qui n'étaient autrefois mis en marche que trois jours par semaine, et pendant la bonne saison seulement, ils ont été rendus journaliers pendant l'hiver.

Les trains nos 2567 et 2568, qui partent respectivement de Bruxelles-Midi à 6 heures 23 du soir, et de Hal à 7 heures 10, desservent actuellement la section de Bruxelles à Tubize, à la demande des habitants de Lembecq et de Tubize.

Pour satisfaire les localités voisines, le train n° 950, qui partait de Mouscron pour Tournai, à 1 heure 43 de relevée, part actuellement de Courtrai.

Par suite, l'express n° 194, partant de Gand-Sud à 6 heures 55 du soir, a été remplacé par un train de banlieue allant de Mouscron à Tournai.

Afin de permettre aux habitants de Manage de prolonger de deux heures leur séjour à Charleroi, un train nouveau part de Luttre, par Manage, le dimanche à 9 heures 52 du soir, dès l'arrivée du train n° 2498 quittant Charleroi à 9 heures 19.

La continuation jusqu'à Manage du train n° 1929, partant de Haine-Saint-Pierre à 8 heures 2 du soir, a permis d'établir une nouvelle relation entre Haine-Saint-Pierre et Bruxelles par les trains nos 1929, 4769 et 824,

L'Administration des Chemins de fer a conclu avec la Cie internationale des wagons-lits, pour une période de vingt ans à partir du 1^{er} juin 1893, une nouvelle convention s'appliquant non seulement à la circulation des wagons-lits, wagons-salon, wagons-restaurant, wagons-restaurant-salon, mais encore à l'organisation de trains de luxe formés exclusivement au moyen du matériel de la Compagnie.

Le service de wagon-restaurant établi entre Bruxelles et Verviers par les trains nos 75 et 68, a été transformé en service de wagon-restaurant-salon.

Les voyageurs payant une taxe spéciale et uniforme de 1 franc sont seuls admis dans le compartiment salon du wagon-restaurant.

Le service de wagon-restaurant organisé entre Jeumont-Verviers et retour par les trains nos 163-115 Nord - 75/72-122 Nord - 156, comprend actuellement la ligne entière Jeumont-Herbesthal.

Le wagon-lits Ostende-Bâle et retour des trains nos 146-141 a été rendu accessible aux voyageurs de 2^e classe.

54 voitures mixtes 1^{re} et 2^e classe avec water-closet ont été construites pendant l'année 1893, et mises en service dans les trains internationaux.

L'Administration disposait pour le transport des malades, de 2 voitures spéciales dont l'utilisation comporte le paiement et la remise de 12 billets de 1^{re} classe, au minimum. Voulant étendre cette faveur aux personnes malades et peu aisées, l'Administration a mis en service une voiture spéciale de 5^e classe parfaitement aménagée. Il est réclamé pour son usage 6 billets de 5^e classe, au minimum.

Ensuite d'une entente entre notre Administration et celle des postes des Pays-Bas, le transport des colis postaux de Rotterdam à Batavia se fait en service accéléré, de quinze en quinze jours, viâ Marseille, en transit par la Belgique.

Les trains qui partaient de Londres pour Cologne et Berlin viâ Ostende à 5 heures 55 et 5 heures 42 ont été retardés de 20 minutes au départ, et arrivent néanmoins à l'heure habituelle à Cologne et à Berlin.

Les voyageurs partant de Vienne pour Cologne par l'express de 8 heures 20 soir, ne trouvaient pas à Cologne de correspondance pour l'Angleterre viâ Ostende ou Calais. Pour établir cette correspondance, on fait actuellement partir le train n° 74 d'Herbesthal au lieu de Verviers, à 7 heures 21; il fait donc suite au train allemand sorti de Cologne à 5 heures 25 soir, et il arrive à 11 heures 04 à Ostende, d'où la malle ne part qu'à 11 heures 15, pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Les mêmes relations ont été établies entre Vienne-Cologne et l'Angleterre viâ Calais, en transit pour la Belgique.

Les voyageurs partant de Bâle à 9 heures 20 du matin arrivaient à 8 heures 5 du soir à Bruxelles, trop tard pour pouvoir repartir le même jour pour l'Angleterre viâ Ostende. Actuellement, ils prennent un train qui part de Bruxelles à 9 heures du soir et arrive à Ostende à 10 heures 50, où la malle les prend pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Une nouvelle correspondance est ainsi établie entre l'Italie, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et l'Angleterre pour les voyageurs qui partent de Brindisi à 9 heures 25 du matin, de Venise à 4 heures du soir, de Rome à 9 heures du matin, de Milan à 10 heures 20 du soir et de Bâle à 9 heures 20 du matin.

Le service du contrôle des billets aux trains internationaux de la ligne Paris-Cologne était organisé autrefois de telle sorte que les coupons des voyageurs *en transit* étaient vérifiés sur le parcours belge, à Erquelinnes, à Charleroi, à Namur, à Liège (Guillemins), à Verviers et à Herbesthal. Ces multiples vérifications ayant donné lieu à des plaintes, l'Administration s'est entendue avec la Compagnie du chemin de fer du Nord en vue de n'effectuer qu'une seule fois le contrôle des billets en question, entre les frontières franco-belge et belge-allemande.

A cette fin, les trains de la ligne Paris-Cologne sont desservis sur tout le parcours d'Erquelinnes à Herbesthal, et vice-versâ, les uns, par des agents de l'État, les autres, par des agents de la Compagnie.

Le système de recolement des coupons à la sortie, a été étendu aux stations de Lichtervelde, Thourout et Ingelmunster, exploitées par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et par l'État-Belge.

La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée.

Aujourd'hui, tous les chefs de service de l'exploitation ont à leur disposition des boîtes de secours de réserve pour remplacer celles des stations secondaires, des haltes et des points d'arrêt, qui sont envoyées en ravitaillement.

Pour éviter l'envoi trop fréquent à l'atelier central de Malines, des boîtes de secours à ravitailler, l'Administration fait fournir sur place les substances volatiles nécessaires, par les pharmaciens des hôpitaux militaires et, à défaut de ceux-ci, par les pharmaciens-agrèés de l'Administration. Quant aux bandes de gaze phéniquées, elles sont, par mesure de précaution, remplacées à l'expiration de chaque semestre.

Par arrêté royal du 9 février 1895, M. le Ministre de la Guerre a été autorisé à faire admettre dans les hôpitaux militaires, en cas d'urgence, les victimes d'accidents de chemin de fer, quand les hôpitaux civils font défaut ou sont trop éloignés du lieu de l'accident.

Ensuite d'un accord entre l'Administration des Chemins de fer de l'État et le Département de la Guerre, touchant la convention du 15 avril 1892, le concours de la gendarmerie peut être réclamé exceptionnellement pour coopérer au maintien de l'ordre dans les stations de l'État situées dans les localités où il n'y a pas de garnison.

Une récompense pécuniaire est accordée à toute personne, même étrangère à l'Administration, qui a découvert ou aidé à faire découvrir l'auteur d'un vol de marchandises, commis au préjudice des chemins de fer de l'État.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les réformes et améliorations apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer :

1^o L'organisation d'un service de trains locaux entre Ronet et Namur et vice-versâ, en vue de régulariser les mesures provisoires prescrites depuis 1892 pour assurer le service entre ces deux points. L'affectation de la gare de Ronet, dont l'office principal est le groupement et le classement des wagons et la formation des trains à la décharge de la station de Namur, et la répartition du travail entre ces deux gares ont, en outre, été nettement définies;

2^o La création :

a) d'un train, supprimé le dimanche, entre Kinkempois et Liège-Guillemins et vice-versâ, dans le but d'accélérer le transport des colis de la ceinture de Liège pour les lignes du Midi, en transit par le Nord-Belge.

Cette mesure a permis d'assurer l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires ;

b) d'un train de transbordement, également supprimé le dimanche, entre Couillet-Montigny et Namur et retour, en dédoublement, sur cette section, des trains de cette catégorie circulant entre Mons et Namur, lesquels étaient devenus insuffisants ;

3^o La concentration sur le train de messageries de grande vitesse n^o 5100, d'Ostende à Verviers, de toutes les expéditions de grande vitesse pour l'Allemagne, viâ Welkenraedt et Bleyberg.

D'autres remaniements très importants ont encore été apportés dans le service des trains de messageries et de transbordement. C'est ainsi qu'en vue de permettre l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires, certains trains, affectés naguère au transport exclusif des grosses marchandises, ont été chargés de l'enlèvement des marchandises de détail ; que des correspondances plus directes et plus rapides ont été établies entre les trains de messageries et de transbordement, afin d'éviter ou de réduire les escales en cours de route.

Les mesures prises depuis 1889, en ce qui concerne le repos dominical, ont reçu les nouvelles extensions compatibles avec les exigences du service.

Le nombre de trains « supprimés le dimanche », qui était en 1892 de 1,504 trains (47,602 trains-kilomètres) sur 1,619 trains (56,885 trains-kilomètres) a été porté en 1895, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire du 1^{er} mars au 15 septembre, à 1,545 trains (48,417 trains-kilomètres) sur 1,700 trains (58,495 trains-kilomètres).

L'application du règlement général de 1891 sur les explosifs, donnant lieu en ce qui concerne leur transport, à de nombreuses difficultés et à des abus de matériel, un projet de modifications à ce règlement a été communiqué au Département de l'Agriculture pour être soumis à l'examen de la Commission spéciale instituée par arrêté royal du 28 février 1895.

Dans un but de plus grande sécurité, il a été prescrit de tenir cadenassés, durant leur séjour en gare, les wagons dans lesquels sont chargés les explosifs.

Pour empêcher désormais que des marchands peu scrupuleux livrent à la consommation publique des viandes provenant d'animaux morts de maladies contagieuses, un nouveau règlement, élaboré à l'intervention du Conseil supérieur d'hygiène publique, détermine les conditions d'admission au transport des envois de l'espèce ; il exige, notamment, l'estampillage des viandes et prescrit un emballage spécial pour les issues et résidus de boucherie.

Les dispositions de la loi sur la pêche fluviale et sur la pêche maritime qui intéressent notamment le personnel du chemin de fer, en ce qui concerne les dimensions que doit avoir le poisson pour pouvoir être transporté et livré à la consommation, ont été rappelées à tout le personnel intéressé, et surtout aux agents chargés de l'acceptation des marchandises.

En cas de doute, le contenu des colis présentés au transport est vérifié, et s'il y a lieu, procès-verbal est dressé à la charge des délinquants.

La loi du 28 février 1882 sur la chasse et les arrêtés royaux des 1^{er} mars 1882, 14 août 1889 et 28 avril 1891, relatifs à l'exécution des articles 14 (permis de chasse) et 51 (oiseaux insectivores) ont été insérés au recueil administratif.

Le personnel intéressé a été invité à surveiller tout spécialement, et surtout à l'époque de la moisson, les envois effectués par les marchands de comestibles et par les individus réputés braconniers, de même que les envois à l'adresse des marchands de volailles, traiteurs, aubergistes, etc.

Lorsque, en temps prohibé, il y a doute sur la nature des envois, il est procédé à la vérification du contenu des colis et, le cas échéant, procès-verbal est dressé à la charge des contrevenants. En outre, il a été prescrit d'accorder toutes les facilités possibles aux agents de la police pour la constatation des contraventions ;

l'accès des magasins, sans entraves ni formalités, est accordé à ceux d'entre eux dont la surveillance a pour but d'empêcher le trafic illicite du gibier.

D'accord avec les Compagnies de chemins de fer concédés, le mode de transport des alevins et des poissons vivants a été réglementé.

Les envois de l'espèce, présentés aux stations — à l'exclusion des bureaux de ville — dont le poids n'excède pas 50 kilogrammes par colis et placés dans des récipients munis d'anses et de poignées, sont transportés par les trains de voyageurs *désignés par l'Administration*, tout en n'étant soumis qu'à la taxe du tarif n° 2, quand l'application du tarif n° 1 n'est pas réclamée par l'expéditeur.

La remise à domicile de ces envois n'étant pas assurée par le chemin de fer, les stations de départ, afin d'en éviter le séjour dans les magasins, avisent télégraphiquement les gares de destination de l'heure d'arrivée des transports; ces dernières gares préviennent immédiatement les destinataires, afin qu'ils puissent les retirer dès l'arrivée du train.

Les stations de coïncidence sont avisées de la même manière, afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour que le transbordement des récipients se fasse régulièrement et avec tous les soins nécessaires.

Les mesures protectrices propres à soustraire le bétail aux mauvais traitements et aux accidents auxquels il était exposé, ont continué à faire l'objet des préoccupations de l'Administration (ordres de service n°s 44 et 50 de 1891, 126 de 1892, et 51 de 1894). La plupart de ces mesures ont reçu l'adhésion des chemins de fer concédés, qui les ont également mises en vigueur sur leurs lignes.

C. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DU MATÉRIEL.

L'effectif des boxes, reconnu insuffisant, a été augmenté de 25 véhicules nouveau modèle, à bas plancher.

Cinq de ces boxes sont réservés exclusivement au transport des chevaux de la Cour.

Pour certains wagons à charbon et wagons à coke de 10 tonnes, susceptibles de recevoir un chargement de 12 1/2 tonnes, la charge a été portée exceptionnellement à ce maximum, à l'occasion de l'activité exceptionnelle des transports, en 1895.

Aussi avait-on prescrit d'employer autant que possible ces véhicules pour les expéditions permettant d'en utiliser complètement le tonnage.

Cette mesure a produit de bons résultats, tant en service intérieur qu'en service mixte avec la plupart des administrations de chemins de fer concédés.

Il a été décidé d'augmenter l'effectif des wagons à laine et à coton, afin de pouvoir fournir régulièrement ces véhicules, pour les transports intérieurs mixtes et internationaux, des marchandises volumineuses, telles que : la paille, le foin, le lin etc. ; 280 wagons de cette catégorie ont été commandés en décembre 1895.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;

2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions ;
3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1^{er}. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1893.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	251,759	27	26	31
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	76	37
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	26	45
Moyennes des quatorze années.	59	63.2	405,566	117	30,8	170,418	176	20,4	238,600	22	34	33

Des 107 déraillements et collisions constatés en 1893, 57 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 70 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 107 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 577,269 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

Depuis 1880, l'amélioration est notable.
Elle doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 107 collisions et déraillements survenus en 1893. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1893.

		1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)		2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,248	
Nombre de collisions et de déraillements. {	des trains de voyageurs. {	Collisions . .	57	60	41	25	21	24	9	8	19	15	21	17	14
		Déraillements.	67	65	44	37	59	26	21	31	31	19	29	26	30
	— de marchandises {	Collisions . .	116	85	85	64	49	58	42	40	56	61	59	50	52
		Déraillements.	118	89	99	61	42	24	41	55	50	57	65	65	49
	Au total		553	295	269	187	151	112	115	114	156	150	174	158	142

Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.

Voie.	Rails cassés.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	»	1	»	»	»	1	»	»	2	1	1	1	1	»
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . .	C.	1	»	2	1	1	»	»	»	1	1	1	1	1	1	»
		D.	7	8	14	5	5	2	5	1	3	1	6	2	»	»	»
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	5	5	2	5	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	3	4	1	1	2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1	5	2	5	1	4	4	»
	Attelages rompus ou défauts	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	5	2	5	5	»
		D.	»	5	»	5	»	2	1	2	1	2	1	4	5	»	»
	Avaries aux essieux.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5	7	7	»
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.	»	2	»	2	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	6	4	7	7	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de ban- dages, bris de roues.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	15	16	2	2	»
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	3	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	9	5	5	4	2	5	2	1	1	1	2	2	5	5	»
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	C.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»
		D.	19	10	14	4	5	1	5	2	»	2	5	1	4	4	»
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou don- nant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20	12	16	15	8	9	25	17	18	22	22	»
		D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20	26	26	28	55	55	»
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	15	22	9	12	7	24	11	19	19	»
		D.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	5	1	1	»
		D.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	»	»	1	»	»	2	»	2	»	»	»
		D.	2	»	5	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non res- pectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	14	10	10	»
		D.	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mou- vement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	»	2	4	5	6	5	»	»	»
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépas- sant pour tout autre motif leur point de stationne- ment habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	5	2	2	»
		D.	»	2	1	1	5	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	10	18	18	»
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences.	C.	55	45	19	19	16	18	1	15	14	14	19	11	11	11	»
		D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	9	4	7	7	»
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	1	»	»	»
		D.	55	26	50	25	21	15	5	22	55	16	25	18	5	5	»
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	14	7	4	6	5	1	6	5	11	12	8	9	9	»
		D.	»	1	1	»	1	2	5	4	6	4	5	10	4	4	»

C : Collision.
D : Déraillement.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS ET
AUX COLLISIONS DE TRAINS.

Des 107 déraillements et collisions de trains constatés en 1893, 23 ont fait des victimes, savoir (annexe XXVI) :

		1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	»	2	1
	Blessés	6	18	15
	Contusionnés	20	56	18
	Totaux.	26	76	34
Agents de l'Admi- nistration. . .	Tués	1	»	2
	Blessés	21	15	15
	Contusionnés	23	22	17
	Totaux.	45	37	34
Ensemble.		71	113	68

§ 3. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS
OU COLLISIONS DE TRAINS.

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence*, sont (voir détails, annexe XXVII, littéra A) :

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Tués.	7	4	7
Blessés	37	54	55
Contusionnés	19	19	16
Totaux	63	57	56

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte (voir annexe XXVII, littéra B) :

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Tuées	55	50	55
Blessées.	54	25	59
Contusionnées.	7	7	7
Totaux ^e	94	82	101

C. Les agents de l'Administration, victimes d'accidents, s'élèvent au nombre de :

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années.
Tués.	47	48	70
Blessés	517	553	544
Contusionnés	229	253	151
Totaux	793	814	565

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes (voir détails, annexe XXVII, littéra C. pour l'exercice 1893) :

	TUÉS.											BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.										
	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Dans les stations. (¹) .	20	15	22	26	13	15	22	20	18	9	18	194	149	161	166	184	322	412	472	524	515	483
Dans les ateliers. (¹) .					»	2	1	2	1	»	»					15	15	24	12	11	15	1
En accrochant des véhicules	2	2	2	1	2	2	6	5	5	6	2	25	24	20	12	31	37	45	48	59	37	52
En décrochant les véhicules	4	1	»	1	2	»	1	»	2	»	»	14	9	1	4	7	8	10	15	15	12	25
Gardes-barrières. (²) .	18	16	7	7	7	9	7	8	8	11	7	9	6	7	5	6	2	2	5	5	6	2
Gardes-routes. (²) . .		5	5	4	»	4	1	5	5	4	1											
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	2	1	2	»	»	1	»	»	»	»	1	49	22	21	9	12	5	6	18	20	10	10
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	8	7	1	4	2	4	4	8	6	4	1	65	59	53	50	57	80	109	127	127	125	136
Agents atteints en dehors de tout service.	16	15	15	7	5	14	4	12	11	11	11	14	15	9	15	4	9	15	11	7	12	11
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	9	5	8	»	6	4	7	2	5	2	4	26	25	26	26	19	28	25	21	15	22	19
Agents d'autres administrations.	5	5	5	6	4	5	2	2	2	1	2	8	3	11	15	10	8	7	12	19	14	7
Ensemble : tués, blessés et contusionnés . .	84	70	65	56	41	58	55	60	65	48	47	402	299	315	297	350	515	655	742	800	766	746

(¹) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1885 à 1886.

(²) — — — l'année 1885.

Résumé pour 1895.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	dans les déraillements et collisions.	•	6	20	26
	par leur imprudence.	7	37	49	63
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	4	24	23	45
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	47	517	229	793
Personnes atteintes en circulant sur les voies ou en traversant les passages à niveau		22	34	7	63
Folie, suicide, ivresse, etc.		34	»	»	31
Ensemble pour l'année 1893. . .		408	645	298	4,024

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	188	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,350	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893.	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
Moyennes.	135	446	222	803	285,729	91,803	200,931	48,109

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 96 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 61 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 158 voyageurs et 1,980 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,105 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 521 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1895, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 855 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	189
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le Chemin de fer.	6
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	18
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	126
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	306
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	99
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	8
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	101
Total.	855

Les contraventions constatées en 1892 étaient au nombre de 762. Il y a donc eu en 1895, une augmentation de 91 contraventions.

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXIX.

MÈTRES.		
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	10,220
— — des Compagnies (2).	1,266,134	1,467,745
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre en 1892 et 1893	1,276,354	(3) 1,477,965

(1) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par le Grand Central belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 5,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes a été de 178,422 mètres en 1895 et en 1892.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1893, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	3.89	»	»	49,669	3.56

Ce réseau se trouve établi :

1 ^o A double voie, sur une éten- due de	216,943	17.00	19,549	9.70	236,492	16.00
2 ^o A simple voie, sur une éten- due de	1,059,411	83.00	182,062	90.50	1,241,473	84.00

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1893 comme en 1892, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,554 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

XXIX. L'annexe XXIX donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.		Différences pour 1893.
		En 1893.	En 1892.	
Voies principales.	Sections belges	1,493,297	1,493,297	»
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble.	1,714,457	1,714,457	»
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		529,110	521,576	+ 7,734
Totaux.		2,243,567	2,235,835	+ 7,734

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.42 p. ‰ et les voies accessoires 25.58 p. ‰ du réseau exploité en 1893. En 1892 ces rapports étaient de 76.68 p. ‰ et de 23.52 p. ‰.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXX. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1892 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.			
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	Différences pour 1893.	
Stations	272	274	40	39	312	310	+ 2 ⁽¹⁾	XXX.
Haltes	46	45	42	43	58	58	(²)	
Points d'arrêt.	61	60	4	•	62	60	+ 2 ⁽³⁾	
Totaux	379	376	53	52	432	428	+ 4	

Les 312 stations existant en 1893 comprennent 113 ⁽⁴⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1893	1892	Différences pour 1893.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) .	74	73	+ 4
Établissements reliés aux stations des Compagnies	191	185	+ 6
Totaux	265	258	7

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des

(¹) Beythem et Boeschèpe (Flandre occidentale) précédemment classées parmi les haltes.
(²) *En plus* : Wonterghem (Flandre occidentale) antérieurement considérée comme point d'arrêt, et Eigenloo (Malines-Terneuzen) établie en 1893 ; — *en moins* : Beythem et Boeschèpe, (Flandre occidentale) transformées en stations en 1893.
(³) *En plus* : Keselberg (Flandre occidentale), Maarland (Liège à Maestricht) et Jambe-de-Bois (Nord-Belge) créés en 1893 ; — *en moins* : Wonterghem actuellement rangé parmi les haltes.
(⁴) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXI. L'annexe XXXI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Locomotives		551 ⁽²⁾	549 ⁽²⁾	+ 2
Tenders		351	349	+ 2
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules ⁽¹⁾	à voyageurs	859 ⁽³⁾	851 ⁽³⁾	+ 8
	à bagages	465 ⁽⁴⁾	462 ⁽⁴⁾	+ 3
	à marchandises	13,289	13,271	+ 18
	pour services divers	57	55	+ 2
	Ensemble	14,670	14,639	+ 31

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée ⁽⁵⁾ à la fin de l'année il y a :

		Par kilomètre de ligne:	
		En 1893.	En 1892.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽⁶⁾	0.58	0.58
	Tenders	0.24	0.24

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 24 {
(3) — 50 { affectés au service spécial des trains-tramways.
(4) — 4 {

(5) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (1) ci-dessus].

(6) Y compris les voitures à vapeur.

		Par kilomètre de ligne	
		En 1893.	En 1892.
Matériel de transport. (²)	Voitures à voyageurs (¹)	0.64	0.64
	Fourgons à bagages	0.53	0.53
	Wagons à marchandises	9.94	9.92
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	10.97	10.95

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1893, par les trains des chemins de fer concédés.

XXXII.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES				
		exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	Ensemble.
Trains de voyageurs	En 1893. .	6,031,769	96,934	6,128,703
	En 1892. .	6,044,782	98,675	6,143,457
Différences pour 1893 . . .		— 13,013	— 1,741	— 14,754
Trains de marchandises . . .	En 1893. .	3,748,634	11,380	3,760,014
	En 1892. .	3,678,879	11,001	3,689,880
Différences pour 1893 . . .		+ 69,755	+ 379	+ 70,134
Trains mixtes.	En 1893. .	1,014,138	29,787	1,073,925
	En 1892. .	934,064	28,338	962,402
Différences pour 1893 . . .		+ 110,074	+ 1,449	+ 111,523
TOTAUX	En 1893. .	10,824,541	138,101	10,962,642
	En 1892. .	10,657,725	138,014	10,795,739
Différences pour 1893 . . .		+ 166,816	+ 87	+ 166,903

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

(²) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (¹) de la page précédente].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

xxxiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1893 et en 1892, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
1 ^{re} classe	587,977	589,092	— 1,115	1,057,979	1,100,149	— 42,170	1.80	1.87	— 0.07
2 ^e —	2,611,096	2,463,407	+ 147,689	2,726,152	2,617,766	+ 108,386	1.04	1.06	— 0.02
3 ^e —	17,978,098	16,657,128	+1,320,970	8,365,404	8,012,322	+ 353,082	0.46	0.48	— 0.02
Ensemble. . .	21,177,171	19,709,627	+1,467,544	12,149,535	11,730,237	+ 419,298	0.57	0.60	— 0.03

Comparativement aux données correspondantes de 1892, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 7.45 p. % et de 3.57 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1893 est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central belge (481,152 voyageurs en plus), du Nord belge (462,811 en plus), du Liégeois-Limbourgeois (195,272 en plus), de la Flandre occidentale (164,190 en plus) et de Gand-Eecloo-Bruges (67,160 en plus).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes Nord belges (155,874 francs en plus), du Grand Central belge (121,508 francs en plus), de la Flandre occidentale (57,502 francs en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (40,560 francs en plus).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1893	14,328	8,220 45
En 1892	13,556	7,956 75
Augmentation en 1893	992	283 70

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1893 et en 1892, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

La répartition proportionnelle par classe de voitures s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1893.	En 1892.	En 1893.	En 1892.
1 ^{re} classe.	2.78 %	2.99 %	8.71 %	9.58 %
2 ^e —	12.55 %	12.50 %	22.44 %	22.52 %
3 ^e —	84.89 %	84.51 %	68.85 %	68.50 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.66 p. % du produit total de l'exploitation en 1893, et 29.57 p. % en 1892.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Transports	taxés au minimum (colis).	49,577	44,539	+ 8,038	308,976	253,286	+ 55,690
	— au poids (quintaux).	446,587	93,048	+ 23,539			

Le produit de ces transports entre pour 0.73 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1893, et pour 0.64 p. % en 1892.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	1,054,366	996,489	+ 57,877	2,026,638	2,003,774	+ 22,867
	— au poids (quintaux). . .	1,449,867	1,421,502	+ 28,365			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.93 p. % de la recette totale en 1893, et 5.03 p. % en 1892.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

XXXIII. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892. Différences pour 1893.		1893.	1892. Différence pour 1893.
Expéditions {	taxées au minimum (nombre).	430,847 122,445 + 8,732	{	23,968,823	23,494,283 + 474,540
	— au poids . . (tonnes).	15,752,827 15,129,319 + 623,508			

Par rapport au chiffre correspondant de 1892, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1893, a donc augmenté de 474,540 francs ou de 2.02 p. %. Cet accroissement s'applique notamment au chemin de fer de Liège à Maestricht (169,916 francs en plus), au réseau Liégeois-Limbourgeois (156,422 francs en plus), aux lignes Nord belges (119,458 francs en plus), et au réseau de la Flandre occidentale (47,795 francs en plus).

Le produit de cette catégorie de transports constitue 58.51 p. % de la recette générale en 1893, et 59.24 p. % en 1892.

§ 5. FINANCES.

XXXIII. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892. Différence pour 1893.		1893.	1892. Différence pour 1893.
Groups.	221,834	210,487 + 11,347		47,587	43,726 + 3,861

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. % du produit total de l'exploitation en 1893 et à 0.11 p. % en 1892.

§ 6. ÉQUIPAGES.

XXXIII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892. Différences pour 1893.		1893.	1892. Différences pour 1893.
Équipages {	transportés à grande vitesse	117 116 + 1	{	4,310	3,611 + 699
	— à petite —	1,187 692 + 495		11,054	10,478 + 576
Ensemble . . .				15,364	14,089 + 1,275

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1895 et en 1892.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
Transports effectués ⁽¹⁾	à grande vitesse	{ taxés par envoi (expéditions) . . .		1,998	1,686	+	312
		{ — par tête (animaux)		2,847	2,915	—	68
	à petite vitesse	{ taxés par envoi (expéditions) . . .		9,305	7,677	+	1,628
		{ — par tête (animaux)		149,427	143,818	+	5,609
Ensemble : transports		{ taxés par envoi (expéditions) . . .		11,303	9,363	+	1,940
		{ — par tête (animaux)		152,274	146,733	+	5,541

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.89 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1895. En 1892, cette proportion était de 0.82 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1895, à	fr.	2,080,531	XXXIII.
	en 1892, à		1,795,806	
Augmentation en 1895.			fr.	284,725

Les produits extraordinaires forment 5.08 p. % de la recette totale en 1895 et 4.55 p. % en 1892.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

XXXIII.

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Voyageurs fr.	12,149,535	11,730,237	+ 419,298	
Bagages.	308,976	253,286	+ 55,690	
Marchandises {	petites	2,026,638	2,003,771	+ 22,867
	grosses.	23,968,825	23,494,285	+ 474,540
Finances	47,587	43,726	+ 3,861	
Équipages	15,364	14,089	+ 1,275	
Chevaux et bestiaux	565,875	526,992	+ 38,881	
Ensemble fr.	58,882,796	57,866,384	+ 1,016,412	
Produits extraordinaires	2,080,531	1,795,806	+ 284,725	
Totaux fr.	40,963,527	39,662,190	+ 1,501,157	

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge. Sur les autres chemins de fer concédés ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1895 ont ainsi augmenté de 1,501,157 francs ou de 3.18 p. %, comparativement à celles qui ont été réalisées en 1892.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1892, les produits perçus en 1895 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1895.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	1,266,552	1,293,609	— 27,057	— 2.09
Chimay	552,077	564,725	— 12,648	— 2.24
Flandre occidentale	3,063,629	2,932,793	+ 130,836	+ 4.46
Gand-Eecloo-Bruges	733,882	698,212	+ 35,670	+ 4.86
Gand-Terneuzen	617,311	586,358	+ 30,953	+ 5.28
Grand Central belge.	13,647,522	13,519,021	+ 128,501	+ 0.95
Hasselt-Maeseyck.	163,604	163,814	— 210	— 0.13
Liège-Maestricht	1,473,182	1,266,962	+ 206,220	+ 16.28
Liégeois-Limbourgeois.	2,663,772	2,478,528	+ 185,244	+ 7.47
Malines-Terneuzen	1,215,400	1,222,451	— 7,051	— 0.58
Nord belge.	15,289,119	14,694,977	+ 594,142	+ 4.04
Taviers-Embresin.	53,223	41,274	+ 11,949	+ 28.95
Termonde-Saint-Nicolas.	224,054	199,466	+ 24,588	+ 12.33
TOTAUX. . .	40,963,327	39,662,190	+ 1,301,137	+ 3.28

D'après les chiffres de ce tableau, l'augmentation absolue des produits bruts de l'exploitation, en 1895, porte principalement sur les lignes Nord belges (594,142 francs), de Liège à Maestricht (206,220 francs), du Liégeois-Limbourgeois (185,244 francs), de la Flandre occidentale (150,836 francs) et du Grand Central belge (128,501 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes, en 1895, est la plus forte sur les lignes de Taviers à Embresin (28.95 p. %), de Liège à Maestricht (16.28 p. %), de Termonde à Saint-Nicolas (12.33 p. %) et du Liégeois-Limbourgeois (7.47 p. %).

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1893.		En 1892.
Voyageurs	29.66	100. "	29.57
Bagages.	0.75		0.64
Marchandises { petites	4.95		5.05
	grosses.		59.24
Finances	0.12		0.11
Équipages	0.04		0.04
Chevaux et bestiaux	0.89		0.82
Produits extraordinaires.	5.08		4.55

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1893. XXXIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1892.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. ‰.
Anvers-Gand.	773,341	794,773	— 21,462	— 2.70
Chimay	381,442	443,318	— 34,876	— 7.74
Flandre occidentale	4,736,944	4,700,428	+ 36,816	+ 2.46
Gand-Eecloo-Bruges.	399,825	404,767	— 4,942	— 4.22
Gand-Terneuzen	330,423	348,897	+ 41,226	+ 3.52
Grand Central belge.	7,467,382	7,406,994	— 239,612	— 3.23
Hasselt-Maeseyck	463,502	464,293	— 791	— 0.42
Liège-Maestricht	844,745	704,596	+ 440,449	+ 49.89
Liégeois-Limbourgeois.	4,653,744	4,670,256	— 46,542	— 0.99
Malines-Terneuzen	682,456	688,800	— 6,344	— 0.92
Nord belge	5,625,723	6,001,386	— 375,663	— 6.26
Taviers-Embresin	29,585	22,033	+ 7,552	+ 34.27
Termonde-Saint-Nicolas	444,997	438,655	+ 6,342	+ 4.57
Totaux. . .	49,933,749	20,428,896	— 495,477	— 2.42

Le décroissement total des dépenses en 1893, par rapport à celles de 1892, est donc de 495,477 francs ou de 2.42 p. ‰.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées principalement sur les lignes de Chimay (7.74 p. ‰), du Nord belge (6.26 p. ‰) et du Grand Central belge (3.23 p. ‰).

Par contre, les dépenses ont augmenté notamment sur les lignes de Taviers à Embresin (34.27 p. ‰), de Liège à Maestricht (49.89 p. ‰) et de Termonde à Saint-Nicolas (4.57 p. ‰).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1893, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . .	1,477 ^k .965	1,477 ^k .965	"	
Parcours kilométrique des trains.	10,962,642 ^k	10,795,759 ^k	+ 166,903 ^k	XXXII.
Recettes brutes	fr. 40,963,527	59,662,190	+ 1,501,457	XXXIII.
Dépenses d'exploitation.	19,955,719	20,428,896	— 495,477	
Recettes nettes	fr. 21,029,608	19,235,294	+ 1,796,514	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-				
tation au total général des recettes.	48.66 p. ‰	51.51 p. ‰	— 2.85 p. ‰	

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette . . . fr.	27,716 05	26,835 67	+ 880 56
Dépense	15,487 27	15,822 51	— 335 04
Bénéfice	14,228 76	15,015 56	+ 1,215 40

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette fr.	3.7366	3.6739	+ 0.0627
Dépense	1.8185	1.8923	— 0.0740
Bénéfice	1.9185	1.7816	+ 0.1567

VII.

Personnel.

XXXIV. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1892 :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,555	2,506	+ 29
Agents divers et ouvriers	8,523	8,218	+ 105
Totaux. . . .	10,858	10,724	+ 134

VIII.

Accidents.

XXXV. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1893, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1892, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	»	»	»	»
Ensemble.	En 1893. . .	»	»	»	»
	En 1892. . .	»	4	5	6
Différences pour 1893. . .		»	— 4	— 5	— 6

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)				
{ Voyageurs.		4	»	6
{ Agents des Compagnies.	12	26	2	40
{ Personnes étrangères au service . .	14	12	2	28
Ensemble. { En 1893. . .	28	42	4	74
{ En 1892. . .	23	26	2	51
Différences pour 1893. . .	+ 5	+ 16	+ 2	+ 23
TOTAUX . . { En 1893. . .	28	42	4	74
{ En 1892. . .	23	27	7	57
Différences pour 1893. . .	+ 5	+ 15	— 3	+ 17

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1895 et 1892, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1893.	En 1892.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	60	96
Entraves apportées à la circulation des trains	28	17
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	1	7
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	3	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . .	116	81
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	11	22
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	1
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	4	7
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	3	»
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	2
Totaux	227	236
Diminution en 1893	9	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1895, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement d'une seconde voie d'entrée à la station de la Tête-de-Flandre et exécution de travaux pour la pose d'une seconde voie entre Saint-Nicolas et Lokeren.

Construction à Saint-Nicolas d'un nouvel atelier contenant une remise aux locomotives, une remise avec fosse pour la visite et l'entretien du matériel roulant, une salle pour la réparation et l'entretien des bâches, et un atelier de peinture.

Construction sur châssis métalliques : 1° de 2 fourgons à bagages avec frein ; — 2° de 10 wagons plats à charbon de 10 tonnes.

Transformation : 1° des appareils de traction et de choc des locomotives, des fourgons et des voitures à voyageurs ; — 2° d'une voiture de 2^e classe en voiture de 3^e classe.

Adhésion aux modifications de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État belge, en ce qui concerne les relations en services mixtes et internationaux.

Chimay.

Mise en œuvre, sur une étendue de 3,172 mètres, de traverses en hêtre créosotées, en remplacement de billes en chêne non créosotées.

Substitution de rails Vignole en acier de 30 kilogrammes par mètre courant, à des rails en fer, sur une longueur de 260 mètres, à la station d'Aublain.

Construction d'un auvent à la halle aux marchandises de la station de Momignies.

Remplacement des traverses en bois à 30 wagons à perches par des traverses mobiles en fer.

Renforcement des attelages à 60 wagons de diverses catégories, pour les mettre en rapport avec les prescriptions de la convention de Berne.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 7,293 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres pesant 38 kilogrammes par mètre courant.

Consolidation de certaines parties de voie par la pose de 34,596 plaques d'assise en acier.

Établissement de 234 mètres courants de voies de service nouvelles dans la station de Ledeghem et à l'atelier de Saint-Michel.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses des passages à niveau des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Roulers, Iseghem et Ingelmunster.

Agrandissement du bâtiment des recettes de la station de Roulers.

Construction d'une salle d'attente au point d'arrêt de Bissegghem et d'une annexe à l'atelier de tournerie.

Installation d'un pont à peser à Lendeledé.

Création d'un point d'arrêt au hameau de Keselberg sur la ligne de Menin à Roulers.

Mise en service d'une nouvelle locomotive à voyageurs.

Augmentation de l'effectif du matériel à voyageurs de 40 voitures de 3^e classe à couloir central.

Montage de 3 voitures de 1^{re} classe à salon sur double suspension métallique.

Organisation du service de récolement des coupons à la sortie des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Lichtervelde, Moorslede et Zonnebeke.

Adhésion à l'application en services mixtes et internationaux de divers tarifs spéciaux.

Classement plus favorable de plusieurs espèces de marchandises.

Extension du service des trains de voyageurs pour donner de nouvelles et meilleures correspondances aux points d'échange.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 7,376 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails en acier de 9 et de 12 mètres.

Remplacement de 7,460 billes en sapin par des traverses en chêne.

Construction de 400 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations d'Evergem et de Steenbrugge.

Installation d'une nouvelle plaque tournante et d'un abri pour bâches dans la station d'Eecloo.

Établissement de nouvelles loges de garde entre Sleydinge et Waerschoot.

Ouverture à l'exploitation du raccordement de l'usine de MM. Baert frères à la station de Steenbrugge.

Construction d'un fourgon à bagages et d'un wagon fermé à marchandises, de 10 tonnes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif intérieur pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, transports funèbres et animaux.

Gand-Terneuzen.

Remplacement, sur une longueur de 4 kilomètres environ, de rails en fer de 6 mètres par des rails en acier de 38 kilogrammes, et de billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Construction de 180 mètres courants de nouvelles voies de service à la station de Sas-de-Gand.

Grand Central belge.

Mise en œuvre de 7,980 rails en acier en remplacement de rails en fer.

Établissement de 698 mètres courants de voies nouvelles de service dans les stations de Couvin, Gastuche, Tilly, Baarle-Nassau, Olloy, Melick-Herkenbosch, Vlodrop et Vireux-Viroin et dans les haltes de Neuville, Florival, Riel et Merlemont.

Agrandissement des bâtiments des recettes des stations de Marbais et de Charleroy (Ville-Haute).

Construction d'une salle d'attente à la halte de Spaelbeek, d'un magasin aux marchandises à la halte de Frasnes-lez-Couvin et d'une usine à dégraisser les lavettes à la station de Walcourt.

Extension du terre-plein de chargement de la station de Velm.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1^o de la sucrerie de MM. Haffmans et C^{ie}, à la station de Landen; — 2^o de la ligne vicinale d'Oreye à Saint-Trond, à la gare de Saint-Trond.

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 476 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,695 billes en sapin par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.
Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le chemin de fer de l'État belge pour les transports en services mixtes et internationaux.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 7,479 mètres courants de rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 7,993 billes en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement de 344 mètres courants de voies de service nouvelles, et agrandissement du hangar aux marchandises avec bureau pour commis, facteurs et gardes, à la station de Visé.

Substitution d'une barrière basculante à mouvement simultané, à une barrière à lisses ordinaire, à un passage à niveau à Maestricht.

Mise en œuvre de 14 changements de voie et de 6 croisements en acier, en remplacement d'appareils en fer.

Allongement des quais des haltes pour trains-tramways à Liège-Cornillon, Souverain-Wandre, Sarolay, Pont d'Argenteau et Souvré.

Installation de 24 appareils d'éclairage système breveté Nieuwenhuys, avec candélabres, aux stations de Visé, Eysden et Maestricht.

Établissement de constructions en maçonnerie pour magasins, lampisterie ou installations diverses, dans les stations de Wandre, Cheratte et Argenteau et dans la halte de Liège-Cornillon.

Exhaussement de l'aile gauche du bâtiment des recettes de la gare d'Argenteau.

Ouverture au service public de la halte à voyageurs de Maarland, avec quais d'embarquement, signaux, clôtures, etc.

Acquisition : 1° d'une nouvelle voiture à voyageurs de 1^{re} classe ; — 2° de trois paires de roues de rechange pour locomotives et de deux paires de roues pour tenders.

Renouvellement complet : 1° du foyer en cuivre rouge et du faisceau tubulaire en laiton de la chaudière d'une locomotive ; — 2° des garnitures des voitures de 1^{re} classe avec amélioration du système de suspension des caisses par l'emploi de ressorts à boudin.

Réfection de la caisse de 20 wagons à charbon avec meilleurs essieux, boîtes à l'huile, traverses de tête, etc.

Remplacement de 6 essieux de wagons et de voitures.

Transformation d'une voiture de 1^{re} classe en wagon de secours, avec acquisition du matériel nécessaire.

Mise en vigueur : 1° d'un tarif spécial pour l'expédition de divers produits de ou pour les gares du chemin de fer de l'Est français et les réseaux au delà ; — 2° d'un nouveau tarif spécial réduit pour le trafic de certains produits métallurgiques destinés à l'exportation par navire de mer ; — 3° d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport de produits agricoles destinés à l'alimentation et au couchage du bétail ; — 4° d'un nouveau tarif mixte néerlandais pour l'envoi des marchandises, équipages, chevaux et bestiaux.

Extension du tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de houille, coke et briquettes de charbon à destination de certaines stations du Nord de la Belgique.

Extension, à certains trains, du service d'escorte des marchandises soumises au régime de douane.

Liégeois-Limbourgeois.

Remplacement de 900 mètres courants de rails en fer de 37 kilogrammes par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, avec éclisses cornières.

Substitution de 9,000 traverses en chêne équarries à des billes en chêne demi-rondes.

Construction d'une cabine pour les appareils de block à la gare d'Ans (Liégeois-Limbourgeois).

Exhaussement de la voie au moyen de gros galets entre Tongres et Nederheim.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la Fabrique nationale d'armes de guerre à la station de Herstal; — 2° du charbonnage de Belle-Vue et Bienvenue à la même station; — 3° de la ligne vicinale de Glons à Maestricht à la gare de Glons.

Malines-Terneuzen.

Construction de 4,394 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Saint-Nicolas, Terneuzen, Tamise, Sluyskil et Axel.

Parachèvement d'un hangar métallique et établissement d'une remise pour omnibus à Terneuzen.

Agrandissement du magasin à bois à Saint-Nicolas.

Établissement d'une halte à Eigenloo.

Acquisition : 1° d'une locomotive; — 2° de 10 wagons à haussettes de 10 tonnes (grand modèle); — 3° d'une pompe à vapeur système Worthington; — 4° d'un tour avec accessoires.

Nord belge.

Établissement ou modification de 2,517 mètres courants de voies à Dinant, Labuissière, Saint-Martin, Erquelinnes, Jemeppe, Engis, Flémalle-Haute et Amay.

Groupement des leviers de manœuvre et construction d'une fosse à descendre les roues de machines, avec abri, à la gare de Kinkempois.

Installation de signaux et d'enclanchements, construction d'un bâtiment pour forges, atelier de menuisier et magasin, et remplacement d'un treuil roulant de 8 tonnes par un de 10 tonnes, à la station de Huy.

Établissement d'abris fermés sur les quais à voyageurs de l'arrêt du Pont du Val-Saint-Lambert.

Allongement des quais à voyageurs de la station de Fontaine-Valmont et des points d'arrêt d'Aigremont et de Chokier.

Établissement d'une barrière pour la cour des marchandises à Ampsin.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses ou à pivot de 2 passages à niveau.

Remplacement d'une traversée de voie ordinaire par une traversée jonction simple à l'entrée de la gare de Quévy.

Installation d'un treuil roulant de 8 tonnes, à Amay.

Substitution d'un pont à bascule avec tablier de 6 mètres à un appareil avec tablier de 4 mètres, à la station de Jambes.

Établissement d'une prise d'eau directe dans l'Ourthe pour l'alimentation des machines à Liège-Longdoz.

Amélioration du service de l'eau, installation de 2 réservoirs nouveaux, de conduites pour eau potable, d'une pompe de secours et d'un filtre Chamberland à la gare de Frameries.

Reconstruction : 1° de 80 wagons à caisse fixe, en remplacement de 59 wagons à minerais et de 21 wagons à houille; — 2° de 11 wagons plats à marbre, en remplacement de 11 wagons de la même catégorie.

Organisation d'un nouveau train : 1° entre Givet et Hastière; — 2° d'Erquelinnes à Charleroy; — 3° le lundi, de Statte à Liège-Longdoz, avec admission des ouvriers abonnés.

Prolongement jusqu'à Huy du parcours d'un train-tramway de Hastière à Namur, les dimanches et les jours fériés.

Établissement et ouverture au service public d'un point d'arrêt pour trains-tramways au passage à niveau de la Jambe-de-Bois.

Ouverture à l'exploitation de la gare privée des carrières et fours à chaux de Beez.

Création d'un contrôle unique, en Belgique, pour les trains internationaux de voyageurs circulant entre Erquelinnes et Herbesthal et vice-versa.

Publication : 1° du nouveau tarif intérieur du Nord belge pour le transport des voyageurs et des bagages; — 2° de nouvelles conditions réglementaires pour les transports internationaux de marchandises, par application de la Convention de Berne; — 3° de nouveaux tarifs pour les transports de houille, coke et briquettes en service franco-belge.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif franco-belge pour le transport des voyageurs et des bagages (fixation à 3 jours au minimum de la durée de validité des billets aller-retour, et suppression en Belgique de la gratuité de transport des bagages); — 2° de nouvelles dispositions applicables aux transports d'explosifs.

Prorogation des tarifs exceptionnels nos 6 et 6^{bis} pour les transports de houille en destination de certaines stations du Nord du pays, avec emprunt des lignes du Grand Central belge.

Réduction de 25 p. % sur les prix de transport des produits destinés à l'alimentation et au couchage du bétail pendant la période du 15 juillet au 31 décembre.

Admission au tarif d'abonnement n° 7 des scories de hauts-fourneaux et des déchets de convertisseurs Bessemer.

Taveirs à Embresin.

Renouvellement de toutes les parties en bois du pont de Branchon.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la râperie de Ramillies; — 2° de la sucrerie de M. Gilain, à Noville; — 3° de la sucrerie de M. Gilain, à Tavier (route de Namur).

Termonde à Saint-Nicolas.

Mise en service de 2 nouvelles chaudières de locomotives.

Classement plus favorable de diverses marchandises transportées en services mixtes et internationaux.

Organisation du contrôle des trains par les chefs de station.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale de

		SOMME TOTALES.
Capital de premier établissement (annexe II et page 159)	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc.	1,097,207,734 72
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau	219,940,854 53
	Idem repris aux compagnies	67,071,388 24
		287,012,242 77
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires (¹).		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (²)		24,296,656 65
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation (³).	26,441,136 65
	des soldes accumulés (⁴)	413,567,397 85
Recettes brutes de l'exploitation (⁴)		3,310,686,075 75
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (⁴).		4,939,079 93
Ensemble fr.		4,875,240,76

(¹) Voir annexe VI.
(²) — — XXII
(³) — — VII.
(⁴) — — IX et X.

mine jusqu'en fin 1895.

PASSIF.

	SOMMES
	TOTALES.
Amortissement des capitaux. { à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 fr.	43,640,992 21
{ à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887.	27,463,983 69
{ à 3 1/2 p. %, des capitaux utilisés depuis le 1 ^{er} janvier 1887	674,623 87
	77,664,485 45
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).	5,884,585 38
à amortir le 31 décembre 1893	1,306,555,792 34
Capital de premier établissement (voir actif) (1). .fr.	1,384,219,977 49
Des avances sur les capitaux utiles (2).	1,138,844,265 01
Des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (2).	173,710,527 73
La franchise ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (2).	10,646,538 83
Les dépenses liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation (2).	1,639,518 57
Des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement des rails (2).	478,125 87
Des crédits bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des dépenses de recettes, et trimestrielles pour les redevances (2).	1,883,745 34
Des intérêts à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1839 à 1858 (2).	4,570,803 56
Des dépenses d'exploitation (annexe VI) fr.	1,944,283,473 47
Total du passif. fr.	4,657,276,975 57
our l'équilibre financier. { Parachèvement sur compte d'exploitation (voir actif) fr.	44,090,438 79
{ Renouvellement des approvisionnements.	24,296,656 65
{ Soldes actifs accumulés (2) { en caisse .fr. 49,500,832 37 } intéréts .fr. 133,075,859 73 }	182,576,692 10
	(3) 217,963,787 54
Ensemble. fr.	4,875,240,763 11

Mal afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,538,270,623-79 : voir p. 4 et annexe XIII.
Annexe VII.

Après l'amortissement, un solde de fr. 289,745,587-51 qui se réduit à fr. 156,667.527-58, sans les intérêts en compte-courant (p. 8).

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement, l*

		COUT des LIGNES EXPL et de cell. en voie de constr
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation.	fr. 349,378,740 66	364,908,606,41
b) — en construction	9,645,280 07	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,884,585 38	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		529,857,8
a) Lignes en exploitation	fr. 156,004,324 40	164,949,245 86
b) Parachèvement y relatif	8,944,891 76	
C. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) {	Lignes en exploitation fr. 48,027,211 05 — en construction 419,485 25	18,446,6
D. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	491,748,6
b) Parachèvement effectué par l'État.	56,609,982 58	
E. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.		8,771,8
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)		38,246,2
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		10,466,4
II. Acquisition { pour l'ensemble du réseau exploité fr. 249,940,854 53		1,097,207,7
de		287,012,2
I. matériel { repris aux compagnies.	67,071,388 24	
Total du capital de premier établissement (2) fr.		4,384,219,9

(1) Le coût des ateliers de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première (A) qui comprend tous les ateliers.
(2) Voir détails, annexe XXVIII.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1893.

PASSIF.

				CAPITAUX	
				AMORTIS	
				ET A AMORTIR.	
Amortissement des capitaux.	{	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1) .	43,640,992 21	{	71,779,599 77
		à 3 ½ p. % { des capitaux unifiés fin 1886, }	27,463,983 69		
		soit depuis 1887 (2)			
		à 3 ½ p. % des capitaux utilisés depuis 1887	674,623 87		
Amortissement indirect.	{	Aliénations d'immeubles (3)	3,774,540 27	{	77,664,485 45
		Participation des villes dans divers travaux (3)	391,181 88		
		Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Troude (3)	1,361,892 99		
		Travaux { Anvers à Tilbourg. .	278,449 44		
		abandonnés. { Wavre à Jodoigne. .	78,521 40		
A amortir.	{	Lignes en exploitation.	1,296,491,027 02	{	1,306,555,792 34
		Lignes en { Capital	9,645,280 07		
		construction. { Intérêts intercalaires	419,485 25		
Total égal à l'actif (4) fr. . .				4,384,219,977 49	

Annexe n° 1 du Compte rendu de 1836 et n° VII de 1887.

Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

Annexe X.

Le capital afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,568,270,626-79 : voir p. 4, et annexe XIII.

DOIT.

N° III. — COMPTE

Dépenses d'exploitation de 1893. (Évaluation.)	Services communs.	fr. 4,353,751 32	} (1) 81,969,346 4
	Voies et travaux	49,517,959 79	
	Traction et matériel	37,087,953 33	
	Transports.	21,947,738 98	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	4,959,486 58	
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1893		fr. 402,456 48	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1).		fr.	63,639,562
			Fr. 445,608,908

(1) Pour les années antérieures, voir annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER.

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr. 44,300,280 34	}	46,067,565 26	
			Amortissem ^t . 4,307,149 54			
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 427,590 90	}		
			Amortissem ^t . 32,544 68			
		Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 3,504,530 27	}		55,045,333 2
			Amortissem ^t . 483,981 46			
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes				4,789,256 27		
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . .				500,000 »		
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1) . .				47,500 »		
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps				48,468 49	65,968 4	
Solde pour balance . . .	{	Encaisse de l'exploitation (2)	49,500,832 37	}	182,576,692 4	
		Intérêts en compte courant (3)	133,075,859 73			
					Fr. 237,687,993 8	

(1) La loi du 24 mai 1882, § 23, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trou actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 franc le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 40,906,605-18 + 65,659,562-45 — 55,045,555-26 = fr. 49,500,852-57.

(3) Savoir : fr. 126,180,101 25 + 5,848,054-65 + 1,115,692-54 — 65,968-49 = fr. 133,075,859-75.

EXPLOITATION. — Exercice 1893.

AVOIR.

Recettes de exploitation.	Voyageurs	.fr. 47,123,591 84	
	Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	
	Bagages	1,396,002 77	
	Petites marchandises.	9,658,466 40	
	Grosses marchandises	81,856,771 48	145,547,138 99
	Finances	234,378 59	
	Équipages	69,061 54	
	Chevaux et bestiaux	1,538,528 38	
	Produits extraordinaires (voir détails pp. 48 et 49)	3,507,029 59	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			61,769 64
Fr.			(1)145,608,908 63

(1) Pour les années antérieures, voir annexes IX et X.

Exercice 1893. — Charges et ressources (1).

le au 31 décembre 1892	De l'encaisse de l'exploitation (2).	.fr. 40,906,603 48	167,086,704 41
	Des intérêts en compte courant (3).	126,180,101 23	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		5,848,034 65	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1892		63,639,562 45	70,601,289 44
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. \%}}{2}$)		1,113,692 34	
Fr.			237,687,993 85

Pour ce compte depuis l'origine voir annexe VII.
Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1892.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats définitifs.

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893 (1).
Recettes brutes	431,525,410 04	436,855,369 87	441,190,895 75	442,736,241 33	439,937,401 88	445,517,138 99
(des transports et produits extraordinaires.	87,506 41	64,714 47	60,923 32	80,344 49	89,217 92	61,769 64
diverses.	3,705,813 77	4,234,810 60	4,774,240 24	5,425,458 56	5,509,329 79	5,848,034 65
Intérêts des soldes actifs (a)	1,078,722 54	1,088,597 15	1,001,410 47	4,025,360 72	4,007,053 62	4,113,692 34
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploit- tation (a).	436,397,452 76	442,243,492 09	447,027,439 48	448,967,375 40	446,542,733 21	452,570,635 62
Ressources totales.	69,971,328 50	74,714,532 80	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,969,346 48
Dépenses d'exploitation	43,474 69	447 47	»	»	»	»
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	4,630,024 43	4,885,906 14	5,076,415 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	42,936 02	44,917 01	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	47,500 »	47,500 »	47,500 »	47,500 »	47,500 »	47,500 »
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (a).	42,929,463 75	43,334,239 39	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51
Charges des capitaux (2)	3,678,530 07	3,834,501 10	3,995,658 65	4,469,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48
{ Intérêts à 3 1/2 p. %	121,282,957 46	126,832,073 94	136,991,473 47	137,999,625 75	136,865,451 31	137,080,617 93
{ Amortissement progressif	»	»	»	»	»	»
Dépenses totales.	45,414,495 30	45,414,418 48	40,035,666 31	40,967,749 35	9,677,281 87	45,489,987 69
Solde (3)						
{ Insuffisance						
{ Excédent						

Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les lettres (a).

Solde	Insuffisance	»	»	»	»	»
	Excédent	40,390,095 01	40,450,457 44	4,324,449 41	4,881,712 16	3,224,294 21
						8,594,229 19

(1) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.
(2) Savoir : 5.7904798 p. % jusqu'en 1961, pour les capitaux unifiés fin 1886 (p. 89 de 1887), et 5.665781 p. % pendant quatre-vingt-dix ans, pour les capitaux utilisés annuellement depuis 1887. Avant 1887, la charge a été de 4.420775 p. % indistinctement.
(3) Pour les années antérieures voir l'annexe VII.

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses réglées définitivement d'après la loi de comptabilité.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLE pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (¹).		DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,997 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90.8	1,416,982 94	892 24	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6,226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	24 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,241,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,288,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10,013,360 08	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,968 49	48 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,686 41	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,951,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 70	153,768 14	23,018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.6	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3,269.4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	»	82,480,428 76	58 90
(2) 1893	3,278.7	145,547,138 99	61,769 64	63,639,562 45	81,969,346 18	»	81,969,346 18	56 29
		3,310,686,075 75	4,939,079 93	1,374,341,682 51	1,941,283,473 17	11,090,438 79	1,930,193,034 38	
		3,315,625,155 68		3,315,625,155 68				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,774,540-27 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — Comptes généraux annuels

ANNEES.	RESSOURCES.				CHARGES.				
	Recettes nettes de l'exploitation. (Voir tabl. VI.)	Intérêts de six mois y relatifs.	Intérêts pleins des soldes actifs accumulés.	TOTAL.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducale.	Somme bonifiée aux compagnies concessionnaires pour le transport en service.
					Intérêts.	Amortissements.			
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1835	100,515 06	2,010 30	»	102,525 36	32,533 49	982 52	»	»	»
1836	394,458 34	7,889 17	2,760 37	405,107 88	132,307 74	4,029 03	»	»	»
1837	227,886 46	4,557 73	13,511 22	245,955 41	398,152 76	12,228 25	»	»	»
1838	329,651 02	6,593 02	6,934 19	343,178 23	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»
1839	1,199,892 63	23,997 85	»	1,223,890 48	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»
1840	2,277,952 30	45,559 05	»	2,323,511 35	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»
1841	1,812,421 14	36,248 42	»	1,848,669 56	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»
1842	3,022,388 18	60,447 76	»	3,082,835 94	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»
1843	3,634,967 35	72,699 35	»	3,707,666 70	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»
1844	5,270,433 72	105,408 67	»	5,375,842 39	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»
1845	6,114,565 06	122,291 30	»	6,236,856 36	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»
1846	6,446,292 44	128,925 85	»	6,575,218 29	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»
1847	5,274,902 68	105,498 05	»	5,380,400 73	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»
1848	3,445,313 82	68,906 28	»	3,514,220 10	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»
1849	5,127,421 80	102,548 44	»	5,229,970 24	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»
1850	5,911,729 15	118,234 58	»	6,029,963 73	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	»	»
1851	7,729,368 55	154,587 37	»	7,883,955 92	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»
1852	8,912,750 97	178,255 02	»	9,091,005 99	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»
1853	9,732,551 98	194,651 04	»	9,927,203 02	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»
1854	11,456,126 03	229,122 52	»	11,685,248 55	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»
1855	11,565,686 41	231,313 73	»	11,797,000 14	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»
1856	10,066,800 15	201,336 »	»	10,268,136 15	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»
1857	11,078,085 95	221,561 72	»	11,299,647 67	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»
1858	12,418,834 37	248,376 69	»	12,667,211 06	7,986,487 »	430,503 02	1,683,006 08	»	»
1859	13,671,799 97	273,436 »	6,833 66	13,952,069 63	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»
1860	15,413,295 05	308,265 90	153,720 97	15,875,281 92	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»
1861	18,369,295 85	367,385 92	375,465 35	19,112,147 12	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»
1862	17,453,165 01	349,063 30	714,406 94	18,516,635 25	8,304,849 »	515,924 94	2,000,941 10	»	»
1863	18,193,450 61	363,869 01	1,021,403 37	19,578,722 99	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»
1864	18,957,800 75	379,156 02	1,353,222 15	20,690,178 92	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»
1865	18,662,361 44	373,247 23	1,713,837 77	20,749,446 44	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»
1866	14,906,820 93	298,136 42	2,062,857 49	17,267,814 84	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»
1867	15,925,151 02	318,503 02	2,237,194 92	18,480,848 96	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»
1868	17,913,759 51	358,275 19	2,420,849 41	20,692,884 11	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»
1869	18,829,156 88	376,583 14	2,675,259 64	21,880,999 66	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»
1870	19,440,569 16	388,811 38	2,980,312 23	22,809,692 77	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»
1871	31,666,772 70	633,335 45	3,322,613 96	35,622,722 11	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»
1872	27,209,169 85	544,183 40	3,894,434 86	31,637,788 11	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»
1873	23,018,586 13	460,371 72	4,228,023 07	27,706,980 92	19,298,408 30	1,154,595 56	10,933,325 51	500,000 »	»
1874	26,711,178 12	534,223 56	4,056,175 80	31,301,577 48	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»
1875	30,888,925 91	617,778 52	3,944,156 39	35,450,860 82	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»
1876	32,682,775 35	653,655 51	3,933,319 48	37,269,750 34	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»
1877	34,977,222 54	699,544 45	3,957,022 54	39,633,789 53	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»
1878	38,060,757 17	761,215 14	3,948,804 53	42,770,776 84	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»
1879	40,744,101 51	814,882 03	3,980,688 42	45,539,671 96	37,311,443 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»
1880	45,216,760 01	904,335 20	4,060,454 »	50,181,549 21	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»
1881	41,832,932 11	836,658 64	4,195,287 19	46,864,877 94	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 »	117,67
1882	44,537,524 46	890,750 49	4,080,187 55	49,508,462 50	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»
1883	48,527,668 40	970,553 37	3,987,429 65	53,485,651 42	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,96
1884	48,368,694 76	967,373 90	3,972,499 91	53,308,568 57	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,00
1885	49,719,232 73	994,384 65	3,902,388,71	54,616,006 09	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,00
1886	50,612,958 51	1,012,259 17	3,840,058 81	55,465,276 49	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,00
1887	57,448,140 86	1,005,342 47	3,327,625 69	61,781,109 02	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,90
1888	61,641,287 95	1,078,722 54	3,705,813 77	66,425,824 26	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,47
1889	62,205,551 54	1,088,597 15	4,234,810 60	67,528,959 29	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 »	44
1890	57,206,295 61	1,001,110 17	4,774,210 24	62,981,616 02	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»
1891	58,592,041 06	1,025,360 72	5,125,458 56	64,742,860 34	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»
1892	57,545,921 04	1,007,053 62	5,509,329 79	64,062,304 45	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»
1893	(1) 63,639,562 45	1,113,692 34	5,848,034 65	70,601,289 44	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 »	»
	1,374,341,682 51	26,441,136 65	113,567,397 85	1,514,350,217 01	1,067,064,665 24	71,779,599 77	173,710,527 73	10,646,538 83	1,639,50

(1) Chiffres approximatifs pour 1893 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) Voir renvoi n° 1 du tableau IV.

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

1°	De 1833 au 31 décembre 1886.	4.12077
2°	{ de 1887 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887)	5.79047
	{ à fin 1893 { b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1837.	3.66578

Exploitation d'après les résultats définitifs.

				SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
Intérêts relatifs aux avances faites par le Trésor. (n. 7, 8 et 9.)	Intérêts du capital avancé par le Trésor pour approvisionnement supplémentaire de rails.	Intérêts pleins des soldes passifs accumulés.	TOTAL.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
"	"	"	33,516 01	69,009 35	"	69,009 35	"
"	"	"	136,336 77	268,771 11	"	337,780 46	"
"	"	"	410,381 01	"	164,425 60	173,354 86	"
"	"	"	1,046,218 61	"	703,040 38	"	529,685 52
"	"	21,187 42	1,642,363 52	"	418,473 04	"	948,158 56
"	"	37,926 34	2,264,078 68	59,432 67	"	"	888,725 89
"	"	35,549 03	2,713,420 64	"	864,751 08	"	1,753,476 97
"	"	70,139 08	3,504,424 58	"	421,588 64	"	2,175,065 61
"	"	87,002 62	4,733,418 92	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83
"	"	128,032 71	6,012,710 60	"	636,868 21	"	3,837,686 04
"	"	153,507 44	6,321,710 31	"	84,853 95	"	3,922,539 99
"	"	156,901 60	6,537,240 16	37,978 13	"	"	3,884,561 86
463 68	"	155,382 47	6,832,294 24	"	1,451,893 51	"	5,336,455 37
1,498 90	"	213,458 21	7,169,602 45	"	3,655,382 35	"	8,991,837 72
3,055 11	"	359,673 51	7,603,505 40	"	2,373,535 16	"	11,365,372 88
3,881 56	"	454,614 92	7,885,734 05	"	1,855,770 32	"	13,221,143 20
4,029 76	"	528,845 73	8,008,644 91	"	124,688 99	"	13,345,832 19
4,240 31	"	533,833 29	8,056,494 05	1,034,511 94	"	"	12,311,320 25
6,077 61	"	492,452 81	8,248,347 20	1,678,855 82	"	"	10,632,464 43
8,998 54	"	425,298 58	8,543,628 29	3,141,620 26	"	"	7,490,844 17
12,014 38	"	299,633 77	8,914,751 34	2,882,248 80	"	"	4,608,595 37
14,244 24	"	184,343 81	9,197,023 90	1,071,112 25	"	"	3,537,483 12
15,090 81	"	141,499 32	10,050,187 15	1,249,460 52	"	"	2,288,022 60
16,830 06	"	91,520 90	10,208,347 06	2,458,864 "	"	170,841 40	"
17,676 53	"	"	10,279,886 79	3,672,182 84	"	3,843,024 24	"
18,003 75	"	"	10,331,672 39	5,543,609 53	"	9,386,633 77	"
19,905 16	"	"	10,638,607 36	8,473,539 76	"	17,860,173 53	"
20,009 41	"	"	10,841,724 45	7,674,910 80	"	25,535,084 33	"
21,471 71	"	"	11,283,253 54	8,295,469 45	"	33,830,553 78	"
23,574 71	"	"	11,674,788 43	9,015,390 49	"	42,845,944 27	"
24,804 08	"	"	12,023,953 45	8,725,492 99	"	51,571,437 26	"
30,804 20	"	"	12,909,379 08	4,358,435 76	"	55,929,873 02	"
33,723 07	"	"	13,889,486 65	4,591,362 31	"	60,521,235 33	"
36,712 92	"	"	14,332,628 49	6,360,255 62	"	66,881,490 95	"
35,625 95	"	"	14,254,684 80	7,626,314 86	"	74,507,805 81	"
34,731 33	"	"	14,252,149 58	8,557,543 19	"	83,065,349 "	"
89,476 88	"	"	21,327,199 69	14,295,522 42	"	97,360,871 42	"
02,086 11	"	"	23,308,082 89	8,339,705 22	"	105,700,576 64	"
16,833 26	"	"	32,003,162 63	"	4,296,181 71	101,404,394 93	"
16,643 15	"	"	34,102,062 67	"	2,800,485 19	98,603,909 74	"
19,903 08	"	"	35,721,783 57	"	270,922 75	98,332,986 99	"
07,847 86	"	"	36,677,173 83	592,576 51	"	98,925,563 50	"
40,116 85	"	"	39,839,239 80	"	205,450 27	98,720,113 23	"
42,144 84	"	"	41,973,679 60	797,097 24	"	99,517,210 47	"
43,704 24	"	"	43,545,532 47	1,994,139 49	"	101,511,349 96	"
42,541 22	"	"	46,810,719 33	3,370,829 88	"	104,882,179 84	"
45,759 36	"	"	49,742,369 06	"	2,877,491 12	102,004,688 72	"
49,607 46	31,745 84	"	51,827,409 96	"	2,318,947 46	99,685,741 26	"
43,332 83	75,533 46	"	53,858,894 89	"	373,243 47	99,312,497 79	"
42,887 97	80,000 "	"	55,061,348 73	"	1,752,780 16	97,559,717 63	"
8,709 98	80,000 "	"	56,174,253 46	"	1,558,247 37	96,001,470 26	"
3,743 83	80,000 "	"	56,391,727 11	"	926,450 62	95,075,019 64	"
4,805 77	25,846 57	"	50,975,735 26	10,805,373 76	"	105,880,393 40	"
2,936 02	17,500 "	"	51,311,628 96	15,114,195 30	"	120,994,588 70	"
4,947 01	17,500 "	"	52,117,541 11	15,411,418 18	"	136,406,006 88	"
6,003 51	17,500 "	"	52,945,949 71	10,035,666 31	"	146,441,673 19	"
7,282 09	17,500 "	"	53,775,110 99	10,967,749 35	"	157,409,422 54	"
5,895 75	17,500 "	"	54,385,022 58	9,677,281 87	"	167,086,704 41	"
3,468 49	17,500 "	"	55,111,301 75	15,489,987 67	"	18,576,692 10	"
3,754 34	(2) 478,123 87	4,570,803 56	1,331,773,524 91	213,737,915 67	31,161,223 57		
				182,576,692 10			

N^o VII^{bis}. — *Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.*
(Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant.)

Années	RECETTES nettes de l'EXPLOITATION.	CHARGES.			TOTAL.	SOLDES ANNUELS		SOLDES ACCUMULÉS	
		CAPITAUX des lignes exploitées intérêts et amortissements réunis.	Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	SOMMES bonnifiées aux compagnies concession- naires pour transports en service.		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1835	100,515 06	33,516 01	"	"	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"
1836	394,458 34	136,336 77	"	"	136,336 77	258,121 57	"	325,120 62	"
1837	227,886 46	410,381 01	"	"	410,381 01	"	182,494 55	142,626 07	"
1838	329,651 02	1,046,218 61	"	"	1,046,218 61	"	716,567 59	"	573,941 5
1839	1,199,892 63	1,621,176 10	"	"	1,621,176 10	"	421,283 47	"	995,224 9
1840	2,277,952 30	2,226,152 34	"	"	2,226,152 34	51,799 96	"	"	943,425 0
1841	1,812,421 14	2,677,871 61	"	"	2,677,871 61	"	865,450 47	"	1,808,875 5
1842	3,022,388 18	3,434,285 50	"	"	3,434,285 50	"	411,897 32	"	2,220,772 8
1843	3,634,967 35	4,646,416 30	"	"	4,646,416 30	"	1,011,448 95	"	3,232,221 7
1844	5,270,433 72	5,894,677 89	"	"	5,884,677 89	"	614,244 17	"	3,846,465 9
1845	6,114,565 06	6,168,202 87	"	"	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,900,103 7
1846	6,446,292 44	6,380,338 56	"	"	6,380,338 56	65,953 88	"	"	3,834,149 8
1847	5,274,902 68	6,630,079 77	46,368 32	"	6,676,448 09	"	1,401,545 41	"	5,235,695 2
1848	3,445,313 82	6,804,754 76	149,890 58	"	6,954,645 34	"	3,509,331 52	"	8,745,016 8
1849	5,127,421 80	6,935,265 91	305,510 87	"	7,240,776 78	"	2,113,354 98	"	10,858,381 7
1850	5,911,729 15	7,039,081 96	388,155 61	"	7,427,237 57	"	1,515,508 42	"	12,373,890 2
1851	7,729,368 55	7,072,793 02	492,976 40	"	7,475,769 42	253,599 13	"	"	12,120,291 0
1852	8,912,750 97	7,094,389 30	424,031 15	"	7,518,420 45	1,394,330 52	"	"	10,725,960 5
1853	9,732,551 98	7,142,056 14	607,760 64	"	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 3
1854	11,456,126 03	7,209,477 53	899,853 64	"	8,109,331 17	3,346,794 86	"	"	5,396,430 4
1855	11,565,686 41	7,401,665 44	1,201,437 75	"	8,6 3,103 19	2,962,583 22	"	"	2,433,847 2
1856	10,066,800 15	7,574,011 95	1,424,423 90	"	8,998,435 85	1,068,364 30	"	"	1,365,482 9
1857	11,078,085 95	8,384,516 31	1,509,080 71	"	9,893,597 02	1,184,488 93	"	"	180,994
1858	12,418,834 37	8,416,990 02	1,683,006 08	"	10,099,996 10	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"
1859	13,671,799 97	8,494,557 49	1,767,652 77	"	10,262,210 26	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"
1860	15,413,295 05	8,513,293 96	1,800,374 68	"	10,313,668 64	5,099,626 41	"	10,647,060 35	"
1861	18,369,295 85	8,628,186 05	1,990,516 15	"	10,618,702 20	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"
1862	17,453,165 01	8,820,773 94	2,000,941 10	"	10,821,715 04	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"
1863	18,193,450 61	9,114,610 61	2,147,171 22	"	11,261,781 83	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"
1864	18,957,800 75	9,293,742 54	2,357,471 18	"	11,651,213 72	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"
1865	18,662,361 44	9,518,741 03	2,480,408 34	"	11,999,149 37	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"
1866	14,906,820 93	9,798,154 77	3,080,420 11	"	12,878,574 88	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"
1867	15,925,151 02	10,483,456 70	3,372,306 88	"	13,855,763 58	2,069,387 44	"	50,028,205 34	"
1868	17,913,759 51	10,624,623 89	3,671,291 68	"	14,295,915 57	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"
1869	18,829,156 88	10,656,463 67	3,562,595 18	"	14,219,058 85	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"
1870	19,440,569 16	10,744,285 28	3,473,132 97	"	14,217,418 25	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"
1871	31,666,772 70	12,290,035 05	8,947,687 76	"	21,237,722 81	10,429,049 89	"	73,903,348 11	"
1872	27,209,169 85	13,070,654 64	10,135,342 14	"	23,205,996 78	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"
1873	23,018,586 13	20,453,003 86	11,433,325 51	"	31,886,329 37	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"
1874	26,711,178 12	22,571,104 50	11,414,315 02	"	33,985,419 52	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"
1875	30,888,925 91	23,861,572 20	11,740,308 29	"	35,601,880 49	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"
1876	32,682,775 35	26,034,540 22	10,534,785 75	"	36,569,325 97	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"
1877	34,977,222 54	36,037,437 85	3,761,685 10	"	39,799,122 95	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"
1878	38,060,757 17	37,967,051 13	3,964,483 63	"	41,931,534 76	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"
1879	40,744,101 51	39,381,403 82	4,120,424 41	"	43,501,828 23	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"
1880	45,216,760 01	41,754,055 72	5,004,122 39	"	46,758,178 11	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"
1881	41,832,932 11	44,478,346 51	5,090,590 83	117,672 36	49,686,609 70	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"
1882	44,537,524 46	47,035,310 38	4,710,746 28	"	51,746,056 66	"	7,208,360 20	25,115,998 73	"
1883	48,527,688 40	48,796,707 39	4,783,359 31	149,961 90	53,730,028 60	"	5,208,532 20	19,913,638 53	"
1884	48,368,694 76	50,089,663 79	4,638,796 97	200,000 "	54,928,460 76	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"
1885	49,719,232 73	51,014,545 04	4,420,998 44	600,000 "	56,035,543 48	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"
1886	50,612,958 51	51,533,600 38	4,324,382 90	400,000 "	56,237,983 28	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"
1887	57,448,140 86	46,192,386 04	4,554,734 73	157,962 15	50,905,082 92	6,543,057 94	"	7,935,594 95	"
1888	61,641,287 95	46,607,683 82	4,630,024 43	13,474 69	51,251,192 94	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"
1889	62,205,551 54	47,168,740 49	4,885,906 14	447 47	52,055,094 10	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"
1890	57,206,295 61	47,805,730 67	5,076,115 53	"	52,881,846 20	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"
1891	58,592,041 66	48,556,660 99	5,153,667 91	"	53,710,328 90	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"
1892	57,545,921 04	49,326,397 92	4,995,228 91	"	54,321,626 83	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"
1893	63,639,532 45	49,756,076 99	5,289,256 27	"	55,045,333 26	8,594,229 19	"	49,500,832 37	"
	1,374,341,682 51	1,138,844,265 01	184,357,066 56	1,639,518 57	1,324,840,850 14	138,836,581 20	89,335,748 83		

(1) 49,501,832 37

N^o VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.*
— *Exercices 1893 et 1892.*

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1893.	ANNÉE 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1892.	
		CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (¹).	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	458,169 52	480,696 08	"	22,526
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	106,900 "	122,182 04	"	15,282
	Matériel et fournitures de bureau.	653,157 "	615,278 25	21,878 77	"
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 "	50,000 "	"	"
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée	50,000 "	49,975 "	25 "	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	42,682 "	46,547 05	"	5,865
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,057 "	11,175 25	"	118
		1,555,965 52	1,575,855 65	— 19,888 55	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,746,707 79	1,768,515 52	"	21,805
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,009,852 "	10,857,464 48	172,587 52	"
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 "	4,610,000 "	"	41,000
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,229,531 05	2,291,642 28	"	62,291
		19,554,910 84	19,507,620 28	+ 47,290 56	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,871,755 55	1,875,474 20	"	5,720
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,597,660 "	12,578,548 55	219,111 47	"
	Primes d'économie et de régularité.	646,612 10	646,697 52	"	85
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,517,000 "	6,517,426 59	"	1,000,426
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	16,660,605 11	16,287,745 22	572,859 89	"
		57,095,628 54	57,705,889 86	— 612,261 52	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,845,535 98	9,689,025 55	156,528 65	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	6,849,885 "	6,774,554 60	75,550 40	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	595,000 "	594,858 05	161 95	"
	Frais d'exploitation	2,291,000 "	2,198,028 "	92,972 "	"
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,565,417 55	1,551,728 07	31,689 28	"
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	959,198 57	1,500,152 70	"	540,954
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	105,500 "	18,921 10	84,578 90	"
		22,007,554 90	21,907,227 85	+ 100,127 05	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,860,561 58	1,886,912 12	"	26,550
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	95,925 "	95,925 "	"	"
	Primes	5,000 "	5,000 "	"	"
		1,959,486 58	1,985,857 12	— 26,550 54	
Ensemble. . .		81,969,546 18	82,480,428 76	— 511,082 58	
Dépenses approximat. portées au compte de 1892.		"	82,655,967 "		

(¹) Y compris fr. 116,780-69 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1892, en vertu de la loi comptabilité.

L'EXPLOITATION. — Exercices 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1893.	Année 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1893.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
oyageurs (1)	47,286,900 54	46,498,771 56	788,128 98	»
gages	1,396,002 77	1,239,631 41	156,371 36	»
lites marchandises.	9,658,466 40	9,486,970 98	171,495 42	»
osses —	81,856,771 18	78,290,858 »	3,565,913 18	»
quipages	234,378 59	232,984 36	»	18,605 77
ances	69,061 54	66,150 47	2,911 07	»
veaux et bestiaux	1,558,528 38	1,402,107 19	156,421 19	»
duits extraordinaires (détails p. 115)	3,507,029 59	3,326,730 04	180,299 55	»
Ensemble. fr.	145,547,158 99	140,564,204 01	5,001,540 75	18,605 77
duits divers : Location de terrains, de bâti- ents, etc.; vente de mobilier, de plantations, objets non réclamés, etc. (p. 111.)	61,769 64	89,247 92	»	27,478 28
			5,001,540 75	46,084 05
Recettes brutes totales. . . fr.	145,608,908 63	140,653,451 93	+ 4,955,456 70	
as de recettes services aux compagnies dont État exploite les lignes	4,789,236 27	4,493,228 91	294,027 36	
	140,819,652 56	136,158,223 02	+ 4,661,429 54	

compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 163,308-70 en 1893 et fr. 153,546-10 en 1892.
 te somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État.

N° IX. — Répartition et encaissement

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreME	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1855 à 1850. .	150,299,409 67	889,925 58	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,557,258 69	424,031 15	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	25,508,678 99	22,802,580 85	428,562
1856	24,578,540 58	1,424,425 90	25,154,116 48	22,455,177 81	608,010
1857	25,507,617 52	1,509,080 71	25,998,556 61	25,061,950 54	1,081,151
1858	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,515,546 95	25,661,874 57	651,472
1860	29,601,994 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057
1861	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,829 92	1,175,185
	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	
1862	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 79	1,492,966
1863	53,868,455 59	2,147,171 22	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989
1864	56,099,002 58	2,557,471 18	55,741,551 40	52,596,951 »	1,544,600
1865	58,518,780 18	2,480,408 54	55,858,571 84	55,714,008 25	1,894,679
1866	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707
1867	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628
1868	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925
1869	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195
1870	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889
1872	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098
1875	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714
	15,177,622 07	»	(3) 15,177,622 07	(5) 10,847,111 07	2,550,511
1874	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869 479 42	58,568,519 68	5,197,688
	15,576,915 52	»	(4) 15,576,915 52	11,018,099 16	2,567,247
1875	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,506 50	2,848,444
1876	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086
1877	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890
1878	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414
	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721
1879	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544
	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,57
1881	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908
1882	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184
1883	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745
1884	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595
1886	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,258 40	110,619,695 85	2,847,500
1887	124,057,764 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,669
1888	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,524,097 90	2,697,659
1889	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	5,920,691
1890	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128
1891	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091
1892	(8) 159,957,101 88	4,495,228 91	155,441,872 97	155,145,552 51	5,125,642
1895	145,547,158 99	4,789,256 27	140,757,882 72	157,155,541 61	5,602,209
	5,310,686,075 75	175,710,527 75	5,156,975,548 02		

recettes brutes.

ACTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR	DEPUIS	à	DANS LES RECETTES	
de l'exercice.	L'ORIGINE.	RECOURIR.	du chemin de fer. (a)	
"	129,409,484 29	"	129,409,484 29	(1) Pour les années 1855 à 1850, Voir tableau IX du C. R. de 1892.
385,488 47	145,294,972 76	"	145,294,972 76	
915,207 54	162,208,180 50	"	162,208,180 50	
070,468 26	181,278,648 56	"	181,278,648 56	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
2767,885 59	205,046,554 15	"	205,046,554 15	
250,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,553,215 14	
061,188 25	249,558,466 15	170,865 49	249,509,529 62	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
145,081 94	275,481,548 07	26,518 16	275,507,866 25	
321,258 09	299,102,786 16	"	299,102,786 16	
515,546 95	525,416,155 09	"	525,416,155 09	(4) Voir renvoi (7).
760,104 15	555,176,257 24	41,515 55	555,217,752 79	
360,748 48	584,856,985 72	41,515 55	584,878,501 27	
588,840 21	415,425,825 95	"	415,425,825 95	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
21,264 57	447,147,090 50	"	447,147,090 50	
41,551 40	480,888,621 70	"	480,888,621 70	
08,687 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,995 54	(7) Y compris fr. 8,455-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,546-47.
91,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
14,562 40	588,005,409 79	461,224 07	588,464,655 86	
94,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,675 16	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
49,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,552 88	
25,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 19	
72,844 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand-Eccloo-Bruges . . fr. 226,861-52 Gand-Terneuzen 22,151-84 Ensemble . . . fr. 248,995-16
28,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,755 87	
180,275 08	898,452,570 06	2,594,257 "	900,826,607 06	
77,622 07	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	(a) Non compris les produits divers, voir annexe X.
66,008 19	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
585,546 47	1,152,447,840 58	5,002,467 18	1,155,450,507 56	
95,950 69	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
70,164 97	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,942 59	
79,948 92	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
09,890 86	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
191,185 78	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
87,064 46	1,742,517,755 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
97,299 95	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
17,042 72	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
855,600 62	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
55,865 74	2,205,185,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
799,508 14	2,525,529,525 22	1,057,722 05	2,526,587,247 25	
699,556 77	2,452,551,282 95	1,057,722 05	2,455,609,004 96	
00,015 10	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
567,194 40	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
045,755 50	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 55	
721,757 71	2,995,990,805 98	226,861 52	2,996,217,665 50	
269,465 75	5,156,726,554 86	(9) 248,995 16	5,156,975,548 02	
614,780 22				
886,502 "				
668,975 10				
055,750 88				

N° X. — Produits divers encaissés par le Département

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	de terrains.	de bâtimens.	de cafés- restaurants	d'herbages d'oscraies, etc.	de vidanges	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés.	d'a plan d'ba
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	
1837	"	"	892 24	"	"	"	"	"	"	
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	
1841	"	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106 "	17,189 81	2,220 48	
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	
1844	"	63,338 53	16,032 59	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,769 30	
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	
1846	"	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,480 18	
1847	"	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,583 90	
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	
1849	"	86,651 54	9,904 64	"	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 "	2,
1850	"	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	
1851	"	25,591 17	8,787 65	"	12,226 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,660 32	3,
1852	"	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,
1853	"	775 "	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,343 70	4,
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	48,
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 "	14,526 40	1,156 20	51,
1857	"	18,709 74	10,463 68	355 "	26,870 90	12,088 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 "	2,893 70	3,779 40	8,
1860	"	34,135 77	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 80	3,
1861	"	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 93	3,
1862	"	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 "	5,
1863	104,000 "	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,
1865	"	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,
1868	"	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,
1869	"	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	13,564 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,
1872	"	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,631 79	70,141 25	32,374 70	5,
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 61	2,623 15	4,127 "	26,898 15	5,
1877	"	49,233 89	20,193 77	20,115 79	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,
1879	"	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 20	16,386 "	12,314 30	7,
1880	"	121,263 86	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,840 25	5,
1881	"	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,
1882	"	104,268 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,
1883	"	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,
1884	"	77,598 36	21,598 10	16,525 35	"	13,228 95	314 34	6,949 "	18,139 10	10,
1885	"	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,
1886	"	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,
1889	"	159,874 82	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	12,215 73	2,
1890	"	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	5,700 "	15,120 42	2,
1891	"	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,
1892	"	37,105 88	21,442 90	6,921 87	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,
1893	"	49,478 29	18,806 22	6,797 85	"	8,297 01	"	7,566 15	12,545 91	5,
	1,753,074 87	3,774,540 27	931,746 21	324,133 95	700,805 42	530,161 60	58,940 83	725,864 71	540,488 80	379,

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

Finances pour compte du chemin de fer.

à 1895.

	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage.	A comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX (col. 1, 2 et 19).
	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	"	"	"	"	365 "	"	"	365 "	365 "
	"	"	"	"	461 16	"	"	461 16	461 16
	"	"	"	"	892 24	"	"	892 24	892 24
	"	"	"	"	434 26	"	"	434 26	434 26
	"	"	"	"	33,061 82	"	"	33,061 82	33,061 82
	"	"	"	"	20,779 33	"	"	20,779 33	20,779 33
	"	"	"	"	55,475 43	"	"	55,475 43	70,518 74
	"	"	"	"	43,088 20	"	"	43,088 20	291,603 97
	"	"	"	"	34,382 54	"	"	34,382 54	345,244 61
	"	"	"	"	21,149 88	"	"	21,149 88	84,488 41
	"	"	"	"	19,099 99	"	"	19,099 99	176,724 04
	"	"	"	"	16,533 08	10,465 11	"	26,998 19	332,629 09
	"	"	"	"	8,480 84	31,171 64	"	79,652 48	150,272 09
	"	2,245 44	"	"	58,460 85	16,589 83	"	75,050 68	134,984 06
	"	48 42	"	"	39,325 39	10,771 36	"	50,096 75	136,748 29
78 59	"	124 81	"	"	32,176 98	15,073 08	"	47,250 06	86,235 96
87 79	"	101 84	"	"	40,803 62	9,023 "	"	49,826 62	75,417 79
	"	"	"	"	65,453 41	5,376 05	"	70,829 46	73,574 96
85 77	"	"	"	"	53,302 16	14,381 "	"	67,683 16	68,458 16
46 87	"	"	"	"	60,342 21	20,493 08	"	80,835 29	85,368 51
	"	"	"	"	104,251 24	9,575 13	"	113,826 37	122,956 67
15 75	"	"	"	"	119,465 77	7,082 67	"	126,548 44	1,494,826 93
28 60	"	"	"	"	82,027 40	9,300 02	"	91,327 42	110,037 16
239 81	"	"	"	"	72,553 20	30,327 10	"	102,880 30	146,068 22
3 46	"	"	"	"	67,347 29	29,222 11	"	96,569 40	413,871 77
12 96	"	"	"	"	65,015 15	17,910 02	"	83,925 17	118,060 94
12 "	"	"	"	"	66,515 22	15,411 81	"	81,927 03	108,520 06
40 57	"	"	"	"	81,005 67	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72
40 84	"	"	"	"	80,918 95	27,059 77	"	107,978 72	213,884 55
17 56	"	"	"	"	70,926 08	19,988 24	140,000 "	230,914 32	287,027 60
9 95	"	"	"	"	75,590 67	9,276 13	20,000 "	104,866 80	118,173 40
6 59	1,425 60	"	"	"	97,231 58	730 06	20,000 "	117,961 64	123,990 17
10 60	13,468 85	"	"	"	144,976 09	189 63	20,000 "	165,165 72	189,367 34
19 70	16,296 55	"	"	"	135,369 94	122 64	20,000 "	135,492 58	138,297 91
16 24	19,398 85	"	"	"	122,226 75	48 "	"	122,274 75	251,423 48
2 73	(1)	"	"	"	68,195 36	(1)	"	68,195 36	86,446 05
1 43	"	"	"	"	64,498 47	"	"	64,498 47	79,806 96
2,0 74	"	"	"	"	172,988 04	"	"	172,988 04	178,332 13
2,1 60	"	"	7,483 80	"	153,768 14	"	"	153,768 14	156,191 62
1,5 27	"	"	22,223 97	"	125,834 43	"	"	125,834 43	137,064 08
2,0 99	"	"	22,508 42	"	171,889 78	"	"	171,889 78	179,463 28
1,1 94	"	"	21,915 47	"	109,735 42	"	"	109,735 42	215,444 07
2,3 51	"	"	"	"	103,656 99	"	"	103,656 99	152,890 88
1,4 47	"	"	"	"	98,794 68	"	"	98,794 68	326,066 31
1,1 90	"	"	"	"	105,708 99	"	"	105,708 99	205,766 15
1,0 87	"	"	"	"	88,786 01	"	"	88,786 01	212,049 87
1,4 46	"	"	"	"	102,343 69	"	"	102,343 69	337,445 74
1,6 67	"	"	"	"	90,131 37	"	"	90,131 37	194,399 90
1,4 43	"	"	"	"	101,086 62	"	"	101,086 62	222,547 19
1,0 05	"	"	"	"	90,285 39	"	"	90,285 39	167,883 75
1,6 65	"	"	"	"	104,474 24	"	"	104,474 24	184,687 02
1,2 23	"	"	"	323 61	89,887 36	"	"	89,887 36	159,740 57
1,8 86	"	"	"	371 80	79,981 89	"	"	79,981 89	241,550 32
1,4 40	"	"	"	487 27	87,506 41	"	"	87,506 41	198,980 80
1,9 95	"	"	"	563 88	64,714 47	"	"	64,714 47	224,589 29
1,2 26	"	"	"	912 36	60,923 32	"	"	60,923 32	124,091 67
1,4 32	"	"	"	2,031 34	80,344 49	"	"	80,344 49	124,125 28
1,6 69	"	"	"	1,409 06	89,247 92	"	"	89,247 92	126,353 80
1,9 95	"	"	"	297 22	61,769 64	"	"	61,769 64	111,247 93
66	50,539 85	2,520 51	74,131 66	6,396 54	4,397,042 51	342,037 42	200,000 "	4,939,079 93	10,466,695 07

N° XI. — Recettes brutes de l'exploitation

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès (services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHE
1835	263,997 50	"	"	"	"	"	"	"	
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	
1837	1,399,988 58	"	16,994 36	"	"	"	"	"	
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	
1839	3,633,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	68,597 50	
1840	4,016,950 33	"	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	
1841	4,113,754 78	"	127,249 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	175,932 "	
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	5,004 12	29,289 05	170,515 97	
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	33,088 95	38,616 90	206,334 "	
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	59,360 34	43,030 60	192,379 "	
1846	6,883,047 54	"	484,136 65	"	"	46,721 54	41,333 07	201,690 30	
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	48,047 65	170,988 "	
1848	6,007,225 "	"	415,783 88	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 45	
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	71,258 22	55,076 01	71,976 "	
1850	7,312,524 97	"	618,915 99	"	"	62,593 49	58,244 57	88,828 80	
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	75,493 "	57,508 "	
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	
1855	9,755,749 32	"	670,546 42	"	"	223,131 10	124,601 "	25,783 "	
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	286,784 "	121,933 96	24,608 "	
1857	10,429,324 47	"	627,043 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	
1858	10,458,462 86	"	556,392 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	332,207 32	165,588 81	19,334 50	
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	380,818 93	169,338 38	16,231 60	
1861	12,415,331 22	"	549,659 76	"	"	404,632 03	152,507 53	17,565 96	
1862	12,408,172 44	"	548,592 64	"	"	417,493 36	113,376 39	14,919 30	
1863	12,888,147 28	"	544,136 59	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 30	
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	
1865	14,589,835 79	"	593,940 05	"	"	491,055 93	156,625 10	15,990 70	
1866	13,335,383 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,256 91	
1867	15,043,107 "	"	618,746 03	"	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	573,100 25	267,445 13	14,896 14	
1869	16,025,449 95	"	653,264 95	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	
1871	20,468,188 91	"	964,208 94	"	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	
1873	26,064,244 47	"	847,890 24	"	653,499 45	958,076 03	368,559 14	18,930 76	
1874	27,806,549 16	"	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	323,664 24	24,074 38	
1875	29,266,933 54	"	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	
1877	29,159,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,235 67	
1878	30,655,440 44	"	844,857 24	"	876,040 56	942,905 69	263,502 37	22,335 59	
1879	30,751,072 24	"	833,537 29	"	921,636 98	954,023 43	247,043 54	21,393 37	
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,835 59	228,500 53	38,311 69	
1881	36,168,888 33	"	900,868 56	"	954,504 83	1,337,863 39	243,045 73	43,605 27	
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	14,272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	
1884	39,491,766 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 23	203,298 11	53,679 40	
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,193 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 25	50,485 12	
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,465 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,633 78	198,611 24	45,780 21	
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,637 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	
1892	46,343,225 45	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,395,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	
	1,139,193,315 50	1,123,732 70	38,842,792 75	385,451 70	23,075,095 97	42,230,535 17	9,558,263 92	3,112,529 71	4,43

(1) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.

N° XII. — Développement des produits ext

SERVICE DES VOYAGEURS.											
ANNÉES.	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BUFFETS.	DROIT D’AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les sta- tions; wagons-lits; prises d'eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non pos- taux.	CARTES de circulation. Place- ment d'appareils et de bascules auto- matiques.	TOTAL.	AMENDES pour fausses déclara- tions.	FORMALITÉS en douane.	DÉPOT et magasinage	RETARD
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1839	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1840	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1841	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1842	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1843	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1844	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1845	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1846	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1847	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1848	"	"	"	"	"	20,350	20,350	"	"	"	"
1849	"	"	"	"	"	16,240	16,240	"	"	"	"
1850	"	"	"	"	"	14,285	14,285	"	"	"	"
1851	"	"	"	"	"	14,610	14,610	"	"	"	"
1852	"	"	"	"	"	15,092 50	15,092 50	"	"	"	"
1853	"	"	"	"	"	14,790	14,790	"	"	"	"
1854	"	"	"	"	"	12,760	12,760	"	"	"	"
1855	"	"	"	"	"	13,097 50	13,097 50	"	"	"	"
1856	"	"	"	"	"	14,482 50	14,482 50	"	"	"	"
1857	"	"	"	"	"	21,910	21,910	"	"	"	"
1858	"	"	"	"	"	16,980	16,980	"	"	"	"
1859	477 40	"	"	"	"	18,152 50	18,629 90	"	19,339 41	17,087 7	"
1860	5,010 55	"	"	"	"	18,190	23,200 55	"	29,411 93	31,585 2	"
1861	5,840	"	"	"	"	17,425	23,265	"	33,931 17	28,398 1	"
1862	6,115 55	"	"	"	"	4,880	10,995 55	"	34,491 19	28,073 0	"
1863	7,436 90	"	"	"	"	2,725	10,161 90	"	38,377 05	22,652 8	"
1864	8,434 50	"	"	"	"	2,657 50	11,092	"	28,828 65	30,104 9	"
1865	9,067 49	"	"	"	"	1,847 50	10,914 99	"	32,346 45	36,469 8	"
1866	9,122 46	"	"	"	"	1,817 50	10,939 96	"	39,264 97	42,605 9	"
1867	10,907 01	"	"	"	"	1,497 50	12,404 51	"	42,891 40	56,808 5	"
1868	12,331 66	"	"	"	"	1,110	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,481 1	"
1869	14,224 50	"	"	"	"	2,937 50	17,162	1,321 23	53,367 45	53,373 9	"
1870	14,787 10	"	"	"	"	10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,103 7	"
1871	18,150 35	"	"	"	"	4,040	22,190 35	1,346 36	48,913 89	100,232 88	150,466 7
1872	18,777 24	"	"	"	"	2,447 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,424 6
1873	22,731 20	"	43,798 79	"	"	2,082 50	68,612 49	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,888 3
1874	30,865 61	"	143,727 96	"	"	2,355	176,948 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	154,689 8
1875	35,946 51	"	148,855 34	"	"	2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 96	32,215 09	159,666 9
1876	36,081 69	"	182,190 43	"	"	2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,471 9
1877	39,141 17	146,148 69	34,132 48	11,299 75	"	2,080	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,836 5
1878	47,791 42	140,401 69	40,268 37	25,989 27	"	2,430	256,880 75	4,899 99	138,581 46	42,313 63	129,895 0
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 83	19,914 93	"	2,760	255,767 44	3,705 81	144,082 61	60,782 29	147,864 9
1880	47,560 30	180,596 44	23,440	20,150 05	"	2,935 50	274,682 29	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,049 3
1881	50,379 96	259,039 95	29,490 55	18,939 90	"	2,335	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,204 5
1882	49,951 89	251,053 57	24,283	19,530	"	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,534 8
1883	56,075 45	257,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25	2,297 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	58,408 36	178,686 6
1884	58,943 30	265,747 11	16,460 29	31,983 34	60,183 35	6,935	440,252 39	5,919 36	197,775 37	49,496 59	134,278 9
1885	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,469 25	10,825	468,934 22	7,224	197,251 55	52,956 22	123,295 3
1886	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985	68,481 25	"	443,196 36	4,811 25	192,269	52,254 84	132,523 7
1887	63,364 98	283,893 31	22,082 45	14,493 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,648 32	201,965 85	54,744 89	145,710 7
1888	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,496 9
1889	62,724 71	278,599 82	22,282 67	15,802 87	79,699	11,607 16	470,716 23	4,886 42	226,779 25	53,834 32	183,613 5
1890	66,166 88	260,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	"	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	243,507 2
1891	69,946 24	260,415 13	29,568 85	"	88,111 35	"	448,041 57	9,524 98	234,370 60	60,505	206,875 5
1892	74,010 63	244,617 33	31,210 99	"	93,011 95	"	442,850 90	8,842 15	220,093	61,236 11	148,857 0
1893	77,860 06	238,621 07	32,944 76	"	98,998 96	"	448,424 85	11,269 35	223,525 70	61,865 72	208,391 5
	1,254,731 28		5,301,165		805,031 51	346,843 88	7,707,771 67	149,136 94	4,344,874 17		5,464,751

aires compris dans les annexes IX et XI.

3.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE
des et matériel; eau d'alimentation	LOYER de tapisseries	DÉCHARGEMENT d'office.	TRACTION sur les raccordements et entretien de la voie.	REDEVANCES pour usage de quais, voies.	LOCATION de terrains et de vidanges.	REDEVANCES pour utilisation du matériel de l'Etat sur les lignes étran- gères; usage foncier de sta- tions de l'Etat par des sociétés; part des sociétés dans les dépenses d'exploitation.	SURTAXES non réclamées.	RECETTES diverses.	TOTAL.	des PRODUITS extra- ordinaires.
								9,472 38	9,472 38	9,472 38
								442 85	442,85	442 85
								53,166 85	53,166 85	53,166 85
								30,928 12	30,928 12	30,928 12
								107,539 02	107,539 02	107,539 02
								123,542 51	123,542 51	123,542 51
								200,682 74	200,682 74	200,682 74
								178,902 60	178,902 60	178,902 60
								46,821 60	46,821 60	67,171 60
								67,494 77	67,494 77	83,734 77
								92,628 »	92,628 »	106,913 »
								164,927 63	164,927 63	179,537 63
								146,111 86	146,111 86	161,204 36
								186,230 »	186,230 »	201,020 »
								202,732 »	202,732 »	215,492 »
								288,582 50	288,582 50	301,680 »
								344,413 84	344,413 84	358,896 34
								400,927 28	400,927 28	422,837 28
								519,588 93	519,588 93	536,568 93
98 50	1,434 50	2,757 60	61,042 17			326,728 40	933 71	69,209 48	501,931 52	520,561 42
03 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90			317,320 45	894 78	17,097 74	474,320 90	497,521 45
81 00	3,640 »	3,565 30	61,542 48			394,549 70	575 64	8,358 16	559,642 21	582,907 21
84 55	2,147 45	3,323 60	72,001 64			417,368 75	1,984 27	16,427 17	602,501 63	613,497 18
61 »	2,726 50	2,449 75	94,698 83			420,906 32	1,118 36	9,382 05	607,672 72	617,834 62
25 92	2,922 »	2,418 90	130,296 53			584,577 15	1,249 22	9,373 98	808,197 28	819,289 28
98 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42			986,966 01	1,683 75	30,814 64	1,276,792 15	1,287,707 14
70 10	521 25	3,973 75	161,361 07			974,286 86	3,015 17	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
03 »	708 50	4,533 43	91,255 31	9,824 87		922,222 48	3,379 05	21,638 54	1,153,774 09	1,166,178 60
17 50	1,021 05	5,324 99	74,804 68	11,962 97		1,052,589 13	3,888 61	16,888 65	1,262,011 32	1,273,452 98
96 74	1,571 »	6,700 11	118,877 67	11,132 01		1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
80 61	2,168 »	11,827 93	133,041 69	9,766 30		1,584,543 83	4,180 51	86,207 25	1,949,827 56	1,975,092 16
75 19	2,129 75	17,605 12	174,002 33	8,912 28		4,292,598 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 30	4,951,630 65
26 55	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 36		2,289,959 25	9,396 89	429,942 32	3,216,166 03	3,237,390 77
74 60	4,188 55	8,940 54	224,282 90	14,550 31		1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,943,172 »	2,011,784 49
32 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80		1,347,018 43	8,107 27	677,065 34	2,638,041 73	2,814,990 30
67 35	806 05	25,392 91	233,805 68	14,534 67		900,243 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
8 38	1,345 75	40,850 40	309,000 58	16,020 05		897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,858,972 71	2,079,377 33
5 48	1,908 75	39,850 81	310,709 91	12,713 49		1,165,770 52	9,421,97	78,893 08	2,221,249 12	2,454,051 21
18 14	2,032 10	31,060 27	366,786 97	11,257 32		1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
2 11	1,782 »	27,466 34	417,336 77	9,364 49		787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,157,298 81
2 40	4,445 72	29,807 »	398,740 58	9,364 49		825,174 79	9,445 72	50,245 75	2,126,016 49	2,400,698 78
2 38	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30		613,414 66	2,733 80	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
8 84	8,659 38	21,322 31	190,281 36	6,328 29		692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,716,012 26	2,063,783 22
6 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37		688,648 76	4,147 87	98,256 69	1,858,888,88	2,231,189 65
6 01	1,718 95	34,942 71	205,582 11	5,503 17	15,449 46	871,535 12	3,009 75	99,863 17	1,946,098 56	2,386,350 95
7 45	1,619 10	35,371 35	174,351 32	5,154 02	14,542 75	990,640 41	2,685 30	65,035 08	1,913,472 »	2,382,406 22
2 35	1,445 40	31,063 55	166,053 32	4,574 70	15,420 09	1,147,764 25	2,327,20	39,936 15	2,038,646 30	2,481,842 66
2 85	866 50	33,717 17	192,977 90	12,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 64	2,797,274 89
0 50	685 20	32,360 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
7 58	1,248 »	32,539 25	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 96	3,230,697 19
2 98	1,123 50	34,473 45	219,855 56	7,982 26	34,625 49	1,887,369 44	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
1 92	559 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,467,548 16
6 33	2,906 77	42,628 13	214,940 53	4,436 40	36,658 57	2,008,878 22	728 14	95,368 91	2,883,879 14	3,326,730 04
2 42	393 05	46,384 45	229,018,35	4,520 73	36,412 09	2,051,389 19	1,014 56	125,030 22	3,058,604 74	3,507,029 59
5 08	78,673 77	742,906 98	6,984,480 50		239,935 38	42,603,177 59	139 995 69	6,382,512 31	70,859,310 37	78,567,082 01

N^o XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à*

	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	178,713,625 93	193,048,467 86	216,225,558 55	235,918,409 01	239,918,409 01
Lignes en construction	a) 17,351,552 70	a) 14,964,801 56	a) 20,444,987 48	a) 16,768,045 98	a) 10,841,587 33	a) 12,618,409 01
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (page 95)	a) 3,565,254 29	a) 3,580,562 78	a) 3,585,906 87	a) 3,588,330 35	a) 3,599,560 »	a) 3,618,409 01
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	»	»	»	»	»	»
Parachèvement y relatif (page 159).	»	»	»	»	»	»
Ensemble pour lignes de l'État.	189,779,143 53	197,258,990 27	217,079,362 21	236,581,934 88	250,359,556 34	256,218,409 01
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	»	»	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92
Dendre et Waes(— en 1876 — en 1877).	»	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain à Erbisœul	»	»	»	»	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	»
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige).	»	»	»	»	»	»
Marbehan à Virton et à Lomorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	»	»	»	»	»	»
Réseau des Flandres. { Coût	»	»	»	»	»	»
{ Remboursement des cautionnements.	»	»	»	»	»	»
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	»	»	»	»	»	»
Luxembourg. { Prise { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80
{ en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	74,399,400 »	74,399,400 »	74,399,400 »
{ des { primes (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	18,327,125 »	18,327,125 »	18,327,125 »
Coût des lignes rachetées.	10,525,041 76	10,525,041 76	17,039,193 68	144,394,300 48	144,394,300 48	144,394,300 48
Parachèvement prévu lors du rachat (page 159)	»	1,217,114 99	2,490,556 11	5,761,794 65	10,009,980 05	12,318,409 01
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 156)	1,432,018 82	1,440,743 28	1,482,049 45	2,235,347 83	4,622,324 21	5,318,409 01
Ensemble pour lignes rachetées (p. 159).	11,957,060 58	13,182,900 03	21,011,799 24	152,391,442 96	159,026,604 74	162,018,409 01
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes (p. 153).						
9,380,917 69	9,811,779 90	11,830,839 95	14,833,209 28	16,503,344 41	17,318,409 01	
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p. 158.)						
5,602,700 34	5,678,792 66	5,820,321 07	6,109,212 34	6,249,803 64	6,418,409 01	
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.						
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :						
1 ^o Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,169,419 35	61,693,072 15	71,330,067 03	81,452,949 01	84,747,269 86	90,218,409 01
2 ^o Repris aux compagnies (voir détails, p. 159)	2,668,349 24	29,744,624 25	29,755,449 05	53,935,310 57	59,498,563 45	61,218,409 01
Ensemble pour le matériel roulant (p. 158).	60,837,768 59	91,437,696 40	101,085,516 08	135,388,259 58	144,245,833 31	151,436,818 02
Ensemble des capitaux engagés	278,889,393 11	318,919,429 78	359,035,256 66	548,171,347 16	579,548,301 11	596,918,409 01
H. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation						
des capitaux { — en construction.	6,858,002 99	7,836,519 75	8,640,660 38	9,727,636 45	10,758,792 91	10,918,409 01
a) 1,495,738 37	a) 1,215,681 07	a) 1,316,447 16	a) 1,468,055 03	a) 1,556,644 61	a) 2,018,409 01	
Total général de premier établissement. .fr.	287,243,134 47	327,971,630 60	368,992,364 20	559,367,038 64	591,863,738 63	610,018,409 01
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir littéras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	19,761,045 41	25,347,341 51	21,824,431 46	15,997,791 94	18,316,202 00
Reste capital utile. fr.	264,830,589 11	308,210,585 19	343,645,022 69	537,542,607 18	575,865,946 69	591,702,207 01

(1) Dont fr. 53,051-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.

(1) Dont fr.	83,602-51	—	—	—	—	—	Représentant l'annuité servie
(2) Dont fr.	153,069-51	—	—	—	—	—	l'annuité servie

(3) Les frais de parachèvement de la ligne Dendre et Waes exploitée ci-devant moyennant part de recettes ont été reportés dès 1876, année d'ouverture de la ligne, sur le compte de l'Etat.

(4) Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Finances : 1 Châtelet et Chimay à la frontière française.

(4) Non compris fr. 4,175,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées à

(b) Pour les années 1881 à 1889, voir l'annexe XIII de 1892.

Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes (b).

876	1877.	1878.	1879.	1880. (b)	1890.	1891.	1892.	1893.						
97,245 61	260,328,282 99	267,621,016 73	271,947,609 38	279,086,674 99	334,452,456 63	339,417,548 52	346,026,194 32	349,378,740 66						
63,406 06	a) 2,490,716 68	a) 929 92	a) 206,854 03	a) 245,603 07	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,928 80	a) 9,645,280 07						
12,742 15	a) 3,761,620 "	a) 3,986,179 67	a) 4,086,368 83	a) 4,207,814 71	a) 5,397,249 56	a) 5,439,924 89	a) 5,835,107 09	a) 5,884,585 38						
81,760 "	10,505,367 "	21,365,298 88	56,681,853 88	77,644,905 88	155,352,622 31	155,908,757 02	155,935,472 36	156,004,324 10						
61,740 "	a) 16,589,133 "	a) 27,949,601 12	a) 14,978,946 12	a) 12,404,994 12	a) 319,300 "	a) "	a) "	"						
"	14,325 56	54,589 06	297,807 72	1,107,577 02	7,546,664 94	8,011,800 44	8,680,365 49	8,944,891 76						
66,893 82	293,649,445 23	320,977,615 38	348,199,439 96	374,697,569 79	505,784,479 95	512,644,249 18	521,523,068 06	529,857,821 97						
25,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16						
14,151 92	(1) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08									
13,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51									
"	"	"	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "									
"	"	"	"	"	4,300,000 "									
"	"	"	"	12,500,000 "	12,500,000 "									
"	"	"	"	"	6,937,645 59									
"	"	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72									
"	"	"	"	"	61,219 70									
"	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "									
18,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106 80	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16						
19,400 "	74,399,400 "	74,399 400 "	92,726,525 "											
17,125 "	18,327,125 "	18,327,125 "												
17,369 99	391,574,049 15	408,954,811 87	411,339,811 87	423,839,811 87	435,148,677 16				435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16			
11,513 70	12,732,944 69	12,734,523 76	12,994,844 36	13,101,927 16	13,101,927 16							13,101,927 16	13,101,927 16	
18,553 12	10,181,931 39	11,314,248 38	12,534,671 95	15,054,976 60	35,824,051 43							38,628,259 75	41,420,544 74	43,508,055 42
17,436 81	414,488,925 23	433,003,584 01	436,869,328 18	451,996,715 63	484,064,655 75							486,868,864 07	489,661,149 06	491,748,659 74
19,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09	2,972,366 17	3,296,747 48	7,716,623 67							8,038,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66
10,126 47	18,961,251 33	19,974,812 50	20,928,998 "	23,820,828 93	35,114,929 68							36,468,631 22	37,473,614 40	38,216,255 90
9,703 97	6,740,967 91	6,886,162 90	6,990,442 70	7,252,481 55	9,310,163 56							9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15
10,692 75	100,570,898 60	105,281,140 36	112,058,129 73	129,827,478 06	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45	219,940,854 53						
13,935 64	64,526,535 26	66,175,772 54	66,569,478 88	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24						
14,628 39	165,097,433 86	171,456,912 90	178,627,568 61	196,396,916 94	273,873,365 79	279,434,215 97	285,045,890 69	287,012,242 77						
17,990 83	901,299,639 64	954,755,454 78	994,588,143 62	1,057,461,260 32	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19						
17,576 21	14,162,176 06	14,423,244 51	14,565,594 63	14,801,645 80	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 58	18,027,211 05						
13,639 95	a) 63,864 72	a) 3,22	a) 2,161 10	a) 3,722 54	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,485 25						
1,206 99	915,525,680 42	969,178,702 51	1,009,155,899 35	1,072,266,628 66	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49 (4)						
1,528 16	22,905,334 40	31,936,713 93	19,274,330 08	16,862,134 44	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,998 42	15,949,350 70						
1,678 83	892,620,346 02	937,241,988 58	989,881,569 27	1,055,404,494 22	1,324,773,359 89	1,341,245,043 04	1,358,999 586 19	1,368,270,626 79 (4)						

lique : « Parachèvement des lignes rachetées ».
de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Ionderzeel par Zellick; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à
struction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettel à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Éprave.

N° XIV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises.	1892.	1893.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. . .	—	774,278	(¹) 655,503	(²) 118,667	774,170
	à forfait pour son compte	—	694,746	15,120	681,277	696,397
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (³)	1 janv. 1873	308,833	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (⁴) . . .	1 janv. 1871	642,988	106,958	536,030	642,988
			981,963	358,634	623,329	981,963
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶)	9 juin 1853	102,661	102,134	527	102,661
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	240,572	»	240,572	240,572
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	4,220	5,022	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			460,687	133,343	327,344	460,687
Longueur totale des lignes appartenant à l'État .		»	2,911,674	1,162,600	1,750,017	2,913,217
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbisé.	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve	25 juillet 1872	34,114	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz.	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,408	157,774	165,634	323,408
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (⁷).			14,137	2,282	11,872	14,154
F. Sections de compagnies, empruntées en transit pour l'État (⁸).			28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État			3,277,969	1,323,656	1,955,873	3,279,529

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(²) Y compris 2k,582 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(³) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 5 1/2, de obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1^{er} janvier 1875.

(⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).

(⁵) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(⁶) — — — en 1876 — — — le 1^{er} mai 1877.

(⁷) Savoir, voies communes dans les stations de Biest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thieft, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Arquelines, Lobbes, Chimay, Berzé, Fleury, Jamioulx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzacte et Eccloo.

(⁸) Sections de Dénze à Thieft, d'Ypres à Commines et de Frameries à Crâchet-Picquary. (Voir p. 17.)

N° XV. — Importance du matériel de traction en 1895.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Loccomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	15	382	1,570	84	1,427	624	2,051	
Nombre d'essieux moteurs	15	764	4,710	336	4,007	1,818	5,825	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout :	33,030	1,176,629	8,112,964	584,208	7,691,499	2,215,332	9,906,831
	Par locomotive. . .	2,202	3,080	5,170	6,955	5,390	3,550	4,830
	Par essieu moteur .	2,202	1,546	1,723	1,739	1,920	1,219	1,701
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	206,320	9,441,160	56,353,810	4,225,350	50,008,960	20,217,680	70,226,640
	Par locomotive. . .	13,755	24,715	35,900	50,302	35,045	32,400	34,240
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	392,100	12,168,350	51,634,500	3,273,300	49,387,950	18,080,300	67,468,250
	Par locomotive. .	26,140	31,854	32,888	39,000	34,610	28,975	32,895
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	521,550	13,911,850	59,222,160	4,225,350	54,426,730	23,454,180	77,880,910
	Par locomotive . .	34,770	36,418	37,721	50,302	38,141	37,587	37,970

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		1,316
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	14,138,760
	Par tender	10,744
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	En tout	29,606,760
	Par tender	22,500

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

N° XVI. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES			SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMEN		
	PREMIER établisse ^{ment} . — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arrière.
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1835	358	189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15	»
à 1869	»	1	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	»
1870	167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	»
1871	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1872	75	1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	»
1873	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1874	203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36	»
1875	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	»
1876	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1877	32	»	25	57	13	25	38	+ 49	1,085	1,079	6	»
1878	53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	»
1879	131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»
1880	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1881	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1882	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1883	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1884	35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1885	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1886	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1887	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1888	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1889	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1890	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1891	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1892	10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	(1) 19	»
1893 ⁽¹⁾	2,042	537	167	2,746	528	167	695					
		704										

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

Tenders.

1835 à 1869	316	161	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	"	29
1870	"	15	"	15	20	"	20	— 5	282	316	"	34
1871	112	10	"	122	15	"	15	+ 107	389	428	"	39
1872	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	"	46
1873	79	"	"	79	20	1	21	+ 58	499	566	"	67
1874	40	1	"	41	21	"	21	+ 20	519	606	"	87
1875	121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	727	"	58
1876	72	41	"	113	13	"	13	+ 100	769	799	"	30
1877	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	781	827	"	46
1878	12	"	"	12	11	"	11	+ 1	782	839	"	57
1879	32	"	"	32	24	"	24	+ 8	790	871	"	81
1880	49	"	"	49	7	"	7	+ 42	832	920	"	88
1881	105	29	"	134	7	"	7	+ 127	959	953	6	"
1882	109	14	"	123	17	"	17	+ 106	1,065	1,062	3	"
1883	147	16	"	163	16	"	16	+ 147	1,212	1,209	3	"
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	1,220	1,237	"	17
1885	32	8	"	40	59	"	59	— 19	1,201	1,269	"	68
1886	19	1	"	20	39	"	39	— 19	1,182	1,288	"	106
1887	18	"	"	18	39	"	39	— 21	1,161	1,306	"	145
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16	1,177	1,318	"	142
1889	36	14	"	50	28	"	28	+ 22	1,199	1,354	"	155
1890	19	94	"	113	8	"	8	+ 105	1,304	1,373	"	69
1891	62	36	"	98	19	"	19	+ 79	1,383	1,435	"	52
1892	30	12	"	42	27	"	27	+ 15	1,398	1,465	"	67
1893 ⁽²⁾	6	52	"	58	16	"	16	+ 42	(1) 1,440	1,471	"	(1)(2) 31
	1,543	597	"	2,140	699	1	700					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES	ENTRÉES.				SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arriéré.	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.		démoli.	transformé.							
1876	2	"	"	"	2	"	"	"	+	2	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"
1878	11	"	"	"	11	"	"	"	+	11	13	13	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	13	"	"
1880	1	"	1	"	2	"	1	1	+	1	14	14	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	14	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	1	1	—	1	13	14	"	1
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	14	"	1
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	14	"	1
1885	"	"	1	"	1	"	"	"	+	1	14	14	"	"
1886	9	"	1	"	10	"	"	"	+	10	24	23	1	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	+	23	47	46	1	"
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	+	3	50	49	1	"
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	+	"	50	49	1	"
1890	"	"	4	"	4	"	"	"	+	4	54	49	5	"
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1893	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
	49	"	7	"	56	"	2	2						

Voitures à vapeur.

Véhicules pour trains de voyageurs.														
1835														
1858	910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,143	940	203	"
1859	953	"	221	6	1,180	"	403	90	493	+ 687	1,830	1,893	"	63
1870	"	"	71	15	86	"	24	12	36	+ 50	1,880	1,893	"	43
1871	334	"	74	5	413	"	53	"	53	+ 360	2,240	2,227	13	"
1872	439	286	19	"	444	301	45	"	346	+ 98	2,338	2,351	"	13
1873	185	3	3	"	191	229	76	"	305	- 114	2,224	2,310	"	86
1874	"	32	181	"	213	1	79	2	82	+ 131	2,355	2,341	14	"
1875	291	129	400	"	520	"	72	5	77	+ 443	2,798	2,761	37	"
1876	63	"	123	"	186	"	84	"	84	+ 402	2,900	2,824	76	"
1877	57	1	48	"	106	"	65	"	65	+ 41	2,941	2,882	59	"
1878	187	"	157	20	364	"	47	20	67	+ 297	3,238	3,069	169	"
1879	237	"	31	64	332	1	62	64	127	+ 205	3,443	3,305	138	"
1880	266	"	284	152	702	1	56	152	209	+ 493	3,936	3,570	366	"
1881	10	"	22	1	33	"	75	1	76	- 43	3,893	3,580	313	"
1882	157	1	4	11	173	"	54	10	64	+ 109	4,002	3,738	264	"
1883	422	"	51	3	476	"	41	3	44	+ 132	4,134	3,860	274	"
1884	80	51	8	"	139	"	80	"	80	+ 59	4,193	3,991	202	"
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	- 1	4,192	4,068	124	"
1886	11	"	103	"	114	"	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	"
1887	26	"	105	"	131	"	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	"
1888	306	"	7	"	313	"	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	"
1889	210	"	24	2	236	"	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	"
1890	44	"	78	5	127	"	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	"
1891	128	"	5	"	133	"	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	"
1892	134	"	3	11	148	"	21	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	"
1893 ⁽¹⁾	46	"	227	2	275	"	36	15	51	+ 224	5,162	4,973	189 ⁽¹⁾	"
	5,003	503	1,95	297	6,817	533	1,796	469	2,798					
établiss ^t .	5,506		2,251				2,265							
nant des sor-			203		Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb ^r . 1858.									
Reste. . .	4,973		Total.	2,454										

La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 9 véhicules restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

N° XVI (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF		BALANCE	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.		TOTAL.		au 31 DÉCEMBRE :		de RENOUVELLEM	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.		MATÉRIEL				Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2. 3 et 7.	Avance.	Ar
			neuf.	transformé.				démoli.	transformé.						
Véhicules pour trains de marchandises.															
1835 à 1858	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,963	7,336	"	
1859 à 1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	40	4,046	+ 3,489		10,452	11,308	"	4,
1870	476	"	4,240	42	4,698	"	338	45	353	+ 4,345		11,497	11,784	"	
1871	9,261	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,445		20,912	21,045	"	
1872	1,623	301	639	"	2,563	286	254	"	540	+ 2,023		22,935	22,683	252	
1873	451	229	4	"	681	3	339	2	342	+ 339		23,274	23,360	"	
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	244	— 215		23,059	23,351	"	
1875	5,463	"	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525		28,584	28,385	499	
1876	1,439	"	613	4	4,753	"	601	"	601	+ 4,452		29,736	29,524	212	
1877	523	"	757	4	4,281	6	556	4	563	+ 718		30,454	30,041	413	
1878	1,034	"	210	91	4,335	"	664	91	752	+ 583		31,037	31,075	"	
1879	986	"	520	436	4,642	516	447	436	4,099	+ 543		31,580	31,545	35	
1880	3,448	"	8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,016		34,596	34,911	"	
1881	3,363	"	403	559	4,025	"	245	559	804	+ 3,221		37,817	38,274	"	
1882	3,924	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567		41,384	42,198	"	
1883	466	"	424	27	917	"	503	27	532	+ 385		41,769	42,664	"	
1884	200	"	586	4	787	51	609	"	660	+ 427		44,896	42,813	"	
1885	1	"	404	6	444	"	593	"	593	— 482		44,444	42,814	"	4,4
1886	"	"	210	44	224	"	682	"	682	— 458		40,956	42,814	"	4,8
1887	"	"	"	40	40	"	405	"	405	— 365		40,591	42,814	"	2,2
1888	270	"	4,730	40	2,040	"	280	"	280	+ 4,730		42,321	43,084	"	7
1889	738	"	265	43	4,046	"	280	2	282	+ 734		43,055	43,822	"	7
1890	764	"	400	24	888	"	414	9	420	+ 468		43,523	44,586	"	4,0
1891	"	"	"	22	22	"	313	"	313	— 294		43,232	44,586	"	4,3
1892	79	"	720	2	801	"	322	4	323	+ 478		43,710	44,665	"	9
1893 ⁽¹⁾	463	"	403	46	282	"	428	4	429	— 447		43,563	44,828	"	(1)4,
	45,373	530	42,684	4,421	52,672	4,075	43,762	4,235	46,072						
1 ^{er} établisst.	45,903		44,105				44,997								
Montant des sor- ties.	1,075						Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1858	373							
Reste.	44,828						Total.	15,370							

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 4,810 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

N° XVII. — Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-
ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÉRÉ. 4	
31 décembre 1873.			264,883	»	
— 1874.	»	32,224	232,659	»	
— 1875.	»	20,328	212,331	»	
— 1876.	»	34,708	177,623	»	
— 1877.	»	19,662	157,961	»	
— 1878.	»	43,350	114,611	»	
— 1879.	74,342	»	188,953	»	
— 1880.	»	41,218	147,735	»	
— 1881.	138,156	»	285,891	»	
— 1882.	68,934	»	354,825	»	
— 1883.	»	22,274	332,551	»	
— 1884.	»	40,906	291,645	»	
— 1885.	103,053	»	394,698	»	
— 1886.	»	80,683	314,015	»	
— 1887.	»	158,460	155,555	»	
— 1888.	»	139,484	16,071	»	
— 1889.	96,478	»	112,549	»	
— 1890.	119,887	»	232,436	»	
— 1891.	254,464	»	486,900	»	
— 1892.	»	39,756	447,144	»	
— 1893 ⁽¹⁾	19,396	»	(¹)466,540	»	
Avance. 201,657					
Report des avances au } . 264,883					
31 décembre 1873					
Avance totale 466,540					

La puissance de traction des moteurs tangentielle-
ment aux roues motrices est calculée au moyen de la
formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres en mètres;

l — la course des pistons en mètres;

D — le diamètre des roues motrices en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(¹) Au 31 décembre 1893, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 2 locomotives représentant une puissance
de traction de 7,540 kilogrammes.

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur
« argent ».*

	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée. 1	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée. 2	Ensemble. 3	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouvellement au antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée. 4	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée. 5	Ensemble. 6	— AVANCE. VALEUR en argent. 7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	4,189,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	483,800	16,494,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,494,873	4,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	4,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	445,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579
1892	24,008,514	678,141	24,686,655	28,728,093	435,250	28,863,343	4,176,688
(¹) 1893	24,686,655	904,153	25,590,790	28,863,343	4,314,130	30,177,473	(¹) 4,586,683

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(¹) La situation de l'exercice 1895 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 84,950 francs.

N° XIX. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent » (¹).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé sur fonds de renouvellement du 1 ^{er} janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées sur fonds de renouvellement pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	40,927,296	•	4,688,964	42,616,260	13,682,475	4,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	4,063,896	4,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,821
1876	41,991,192	4,834,464	4,865,892	15,691,548	18,440,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,825,656	4,631,928	4,854,252	47,311,836	21,359,800	4,449,130	22,508,930	5,197,094
1878	45,457,584	4,783,248	4,782,084	49,022,916	22,508,930	4,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	47,240,832	4,361,880	4,200,084	49,802,796	24,258,634	4,465,367	25,724,001	5,924,205
1880	48,602,712	4,424,424	4,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,449
1881	19,727,436	959,136	4,740,180	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,408,128	4,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	4,548,120	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	4,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	4,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	31,111,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	4,948,536	4,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	4,820,756
1887	28,750,464	4,264,104	4,434,048	34,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	4,222,816
1888	30,014,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,104	4,715,736	33,578,736	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,478,320	926,544	4,574,892	35,679,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923
1892	34,404,864	854,376	4,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	4,261,594
1893 (²)	34,959,240	4,182,624	4,339,764	37,481,628	40,571,074	3,532,375	44,103,449	(²) 6,621,821

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(¹) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.
 (²) La situation de l'exercice 1893 a été établie sans tenir compte de 510 wagons et 9 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 656,255 francs.

N° XX. — Tableau du parcours kilométrique

TRAINS DE VOYAGEURS					
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	TOTAL
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
A. Voitures à voyageurs.	Voitures de 1 ^{re} classe	11,120,520	2,588,755	4	72,542
	— de 2 ^e classe	12,286,881	915,601	25	90,018
	— de 3 ^e classe	70,059,420	1,200,589	37	187,927
	— mixtes	24,557,881	2,775,598	5	65,849
	— à vapeur	1,085,467	"	"	"
	— fourgons	5,047,551	14	"	"
Ensemble.		124,117,500	7,478,155	71	414,536
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires.	550,705	"	"	2
	Wagons { Fourgons	21,605,884	2,425,247	3,996	120,705
	à bagages. { Locomotives four-	1,157,896	"	"	"
	Wagons chargés inscrits en	5,161,395	1,566,720	9,565	10,915
feuille taxée. (Voir litt. D)					
1 ^o Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat		153,575,578	11,270,122	13,452	545,958
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. Voir répartition et report litt. B. et D.	Boxes	274,085		1,141	
	Trucks pour équipages	22,787		"	
	Wagons { vitesse et AB	2,494,254		6,816	
	fermés { ordinaires	568,660		1,408	
	à coke, minéral et chi-	"	1,566,720	"	10,915
	corée				
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. C).	Wagons { autres de 10 tonnes et	1,609		"	
	ouverts { moins	"		"	
	de plus de 10 tonnes	151,068		"	
E. Voitures en service.	Traineaux et wagons lestés	151,068		"	
	chargés inscrits en feuille taxée (1 ^o)	5 161,595	1,566,720	9,565	10,915
	chargés inscrits en feuille de service. (2 ^o)	"	"	"	"
	vides	"	"	"	"
E. Voitures en service.	lestés au poids mort	151,068	"	"	151,068
	Voitures à voyageurs	1,995,971	"	"	1,995,971
	— cellulaires	994	"	"	994
	— poste (prestations gratuites)	2,107,225	614,846	1	4,565
2 ^o Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat	Locomotives fourgons.	4,477	"	"	"
	Fourgons	498,146	"	"	498,146
2 ^o Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat		4,757,879	614,846	1	4,565
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1).		158,131,257	11,884,968	13,455	550,521
Parcours dans les trains de l'Etat sur des section étrangères (2)		1,126,744	278,500	"	"
Ensemble.		159,258,001	12,163,268	13,455	550,521
Parcours des véhicules de l'Etat sur les lignes étrangères dans les trains étrangers		"		7,184,891	
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.		159 258,001		7. 198,524	

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun avec des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État.

matériel de transport pendant l'année 1895.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
48,511	7,056	"	4	55,571	11,168,655	2,668,555
55,616	5,575	"	"	59,189	12,540,522	1,011,192
080,800	64,058	"	1,650	1,146,508	71,120,257	1,454,024
382,560	16,919	"	1,612	601,091	25,120,446	2,855,778
20,458	"	"	"	20,458	1,105,905	"
259,895	"	"	"	259,895	5,287,424	14
025,618	95,606	"	5,266	2,122,490	126,145,189	7,989,565
1,549	"	"	"	1,549	352,052	2
146,057	126,841	"	7,500	17,280,598	41,755,957	2,680,295
14,166	"	"	"	14,166	1,172,062	"
685,089	57,168,905	155,642	107,565	274,114,997	220,009,491	58,655,901
870,279	57,589,550	155,642	118,129	295,555,400	589,412,751	69,525,559
607,795	85,981,520	404	202,664	"	"	"
492,118		101				
224,410		152				
581,458		65,706				
784,885		27,448				
680,819	57,168,905	195,575	107,565	"	"	"
167,668		8,415				
961,126		"				
685,089		155,642				
1980,552		"				
675,510	28,812,417	158,155	95,501	11,980,552	11,980,552	28,907,718
961,126	"	"	"	145,721,585	116,815,665	"
041,220	"	"	"	961,126	1,112,194	"
6,599	"	"	"	2,041,220	4,057,191	"
6,660	"	"	"	6,599	7,595	"
"	20,905	"	"	27,565	2,115,884	640,512
655,517	"	"	"	"	4,477	"
				1,655,517	2,151,465	"
524,764	28,855,520	158,155	95,501	162,591,540	158,220,799	29,548,050
195,045	86,222,670	295,797	215,450	455,924,940	527,655,550	98,871,589
120,455	2,765,657	"	"	6,886,092	5,247,199	5,045,957
515,498	88,988,507	295,797	215,450	462,811,052	552,880,729	101,915,526
"		161,565,500			168,750,191	
515,498		161,858,797			701,650,920	

N° XXI. — Consommation de charbon des locomotives en 1893 et 1892.

ANNÉES.	CONSUMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSUMMATIONS										Observations.
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.		
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1893	Charbon gailleteux . . .	Kilogrammes 2,546,350	Fr. c. 8.80	Fr. c. 22,443 28	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	(1) Ces charges sont conventionnelles : elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons. Etat à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; etc., etc. Tout wagon vide de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-trainaux comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.
	— menu demi-gras.	238,608,500	6.82	1,627,309 97	48.02	0,443	46.75	0,405	43.29	0,083	4,462	0,007	0.43607	0,00273	
	— gras.	445,634,700	8.51	1,239,325 77											
	— maigre. . . .	349,427,200	4.94	1,726,170 37											
			736,183,750	6.27	4,644,949 39										
1892	Charbon gailleteux . . .	3,463,000	41.46	38,647 08	48.49	0,433	46.93	0,424	43.48	0,099	4.485	0,009	0.44948	0,00329	
	— menu demi-gras.	243,378,800	7.82	1,668,622 22											
	— gras.	451,044,254	40.08	1,522,495 84											
	— maigre.	367,350,022	5.88	2,460,018 43											
			735,233,076	7.33	5,389,783 27										
1893	Trains-kilomètre.		Locomotives-kilomètre avec train.		à charge, à vide et en manœuvres.		Véhicules-kilomètre chargés et vides.		Charges unités-kilomètre (1).						
	40,854,001		43,948,586		55,407,769		633,725,074		4,688,233,847						
1892	40,413,576		43,423,235		54,532,446		620,398,393		4,635,744,238						

N^o XXII. — Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.

		Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1892.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1893.	DIFFÉRENCES POUR 1893.			
		Tarif de 1892.	Tarif de 1893.		En plus.	En moins.		
Voies et travaux.								
Valeur des matériaux.	{ Rails, billes et acces- soires	{ neufs . .	5,799,383 »	5,866,386 »	4,474,311 »	»	1,392,075 »	
			{ de remploi	3,948,188 »	3,350,723 »	3,637,562 »	286,839 »	»
				{ vieux . .	602,542 »	694,850 »	1,127,046 »	432,196 »
Ensemble (1) . . .			10,350,113 »	9,911,959 »	9,238,919 »	— 673,040 »		
Traction et exploitation.								
1 ^o APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.								
a. Objets et matières neufs.								
Matériel, outils, meubles et us- tensiles.			540,809 83	538,099 13	553,475 »	15,375 87	»	
Combustibles			289,000 49	216,019 96	179,463 75	»	36,556 21	
Huiles d'éclairage.			51,640 04	41,642 24	37,353 78	»	4,288 46	
Huiles et matières de graissage.			82,560 32	74,721 09	88,912 93	14,191 84	»	
Bois de construction			620,836 95	595,998 76	1,068,473 77	472,475 01	»	
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et ten- ders, des voitures et wagons.			2,868,906 06	2,737,623 24	2,760,433 79	22,810 55	»	
Acier, fonte et fer divers			418,362 06	419,264 25	446,246 70	26,982 45	»	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux			328,068 72	305,759 22	268,290 67	»	37,468 55	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques			90,883 76	84,073 24	102,567 07	18,493 86	»	
Tissus, crins, fils, laines et cor- dages, toiles pour bâches, etc.			170,387 41	157,107 06	108,749 29	»	48,357 77	
Matières et objets divers			1,114,998 28	1,087,523 35	1,361,717 05	274,193 70	»	
b. Objets et matières non utilisables.								
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2)			220,123 91	217,832,45	195,342 85	»	22,489 60	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2)			327,540 72	298,502 53	193,560 70	»	104,941 83	
Total (annexe XXIII) . . .			7,124,118 55	6,774,166 49	7,364,587 35			
2 ^o APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES, CONSOMMATEURS.								
Stations et ateliers			1,360,343 25	1,186,821 65	1,305,456 21	118,634 56	»	
Sections.			647,475 79	634,367 »	678,092 04	43,725 04	»	
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .			278,443 68	313,348 47	330,492 05	17,143 58	»	
Roues pour locomo- tives, tenders, voitures et wagons.	{ Roues neuves ou consi- dérées comme telles à utiliser	{ Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être uti- lisées	5,062,935 »					
				5,293,525 »	5,379,110 »	85,585 »	»	
			467,000 »					
Ensemble (1) (2) .			14,640,316 27	14,202,228 61	15,057,737 65	+ 855,509 04		
Valeur totale des approvision- nements au 31 décembre.			24,990,429 27	24,114,187 61	24,296,656 65	+ 182,469 04		

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 24 et 40, ainsi que l'annexe XXIV).

(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXV).

(3) Non compris fr. 116-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (¹).

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1892. (Tarif de 1893.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1893. (Tarif de 1893.)	DIFFERENCES.		VALEUR des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1894.)
			En plus.	En moins.	
Ans	Fr. c. 180,191 34	Fr. c. 251,635 45	Fr. c. 71,444 11	Fr. c. »	Fr. c. 243,572 48
Anvers-Dam.	164,304 77	168,884 71	4,579 94	»	163,932 71
Braine-le-Comte	237,444 42	230,323 86	»	7,120 56	225,150 86
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	81,079 40	106,867 12	25,787 72	»	116,070 18
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	401,145 43	361,395 16	»	39,750 27	343,706 28
Gand (Gentbrugge)	1,137,876 35	1,317,360 75	179,484 40	»	1,277,246 74
Jemelle	374,045 88	339,606 54	»	34,439 34	322,676 26
Liège	104,126 56	133,503 68	29,377 12	»	127,838 76
Luttre	758,529 07	788,991 72	30,462 65	»	759,356 97
Malines (ateliers centraux) (²). . .	2,505,665 07	2,613,411 49	107,746 42	»	2,475,771 22
Malines (dépôt du timbre)	26,820 65	27,321 98	501 33	»	26,511 09
Mons (Cuesmes).	802,937 55	1,025,284 89	222,347 34	»	993,440 19
Totaux.	6,774,166 49	(³)7,364,587 35	+ 590,420 86		7,075,273 76

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

(²) Le Magasin central a été fusionné avec le Dépôt des ateliers centraux de Malines, à partir du 1^{er} février 1893.

(³) Non compris fr. 116-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés
dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'Annexe XXII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXIV. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui de l'annexe 2)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 18
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	32,697	44,842 0
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	9,722	24,578 3
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	480,454	44,413 4
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	24	4,323 5
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	402	4,983 6
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 7
7	Balai ordinaire	—	24,709	2,470 8
8	Bandages divers	Kil.	974,504	301,885 9
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	20,983	33,742 0
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	44,904	44,838 1
11	— en bois pour frein	—	44,855	48,409 2
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	43	4,218 3
13	— d'allumage neuf et vieux	—	6,388	33,744 4
14	— de chêne	—	277	56,693 5
15	— de frêne en planches et madriers.	—	74	8,017 6
16	— de sapin divers.	—	2,245	466,279 7
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	4,243	367,096 8
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	4,203	7,164 9
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	44,767	75,277 0
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	67,738	33,789 1
20	Boulons polis pour locomotives	—	44,427	28,934 2
21	— — et bruts pour voitures.	—	482,380	67,444 3
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	2,769	43,233 4
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	630	7,482 5
24	Chaines de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,784	48,424 6
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,979	3,036 7
26	Chanvre fin	—	44,749	46,490 8
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc.).	Tonne.	62,638	539,234 9
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	444,847	46,527 0
29	Clous d'épingles divers	Kil.	64,300	43,484 1
30	Coke industriel	Tonne.	305	5,488 2
A reporter.				1,973,010 3

approvisionnés dans les divers dépôts.

a partie Traction et Exploitation.)

VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	1895.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
10,632 35	29,830	40,207 78	40,498 46	
21,578 39	44,877	25,928 06	28,576 30	
13,436 46	182,656	43,439 93	37,642 86	
4,323 »	22	4,010 »	4,010 »	
4,983 »	87	4,382 »	4,490 »	
450 »	2	300 »	300 »	
2,213 81	24,017	2,338 33	4,728 50	
38,544 »	1,155,778	424,481 39	394,607 03	
30,292 37	22,847	39,449 60	35,463 85	
13,464 44	23,305	20,742 85	19,364 78	
17,048 55	43,556	47,190 43	47,190 43	
4,315 97	7	2,466 26	2,568 68	
3,714 43	4,774	21,390 42	21,390 42	
30,967 47	4,487	318,049 75	283,944 44	
7,402 75	83	8,334 70	8,334 70	
10,445 41	2,487	476,420 07	476,549 07	
4,348 99	6,833	554,596 91	554,579 67	
6,106 60	4,454	6,208 40	6,437 40	
5,531 64	42,354	68,945 70	63,068 30	
10,744 35	68,243	38,361 96	34,323 43	
8,069 49	35,382	21,772 08	16,495 41	
0,672 08	187,507	57,464 23	56,448 39	
2,237 75	4,333	45,494 68	40,629 63	
7,482 42	535	7,245 74	4,828 43	
5,993 66	5,857	45,823 60	45,624 20	
3,4 43	7,826	3,088 50	2,536 34	
5,896 76	40,622	41,548 26	42,248 36	
1,399 90	62,007	408,705 33	444,744 60	
4,450 27	454,347	24,432 45	25,916 37	
2,240 36	26,944	5,426 03	4,890 48	
4,448 85	330	4,442 60	3,431 08	
5,386 75		2,390,999 44	2,295,594 68	

N ^o D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE
	Report.			1,973,01
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	3,310	2,58
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	7,485	31,48
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	4,548	22,15
34	— — au kil.	Kil.	38,236	74,46
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	309,163	503,12
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	429	120,98
37	Déchets de coton divers	Kil.	72,147	36,79
38	Draps divers	Mèt. ct.	11,098	66,76
39	Éponge ordinaire	Kil.	48	73
40	Essieux divers	—	367,863	184,44
41	Fagots	Pièce.	29,438	4,41
42	Fer battu en barres	Kil.	113,265	25,11
43	— en tôle divers	—	450,045	87,10
44	— étiré divers	—	569,800	92,28
45	— pour barreaux de grilles	Paquet.	21,813	42,95
46	— d'angle et profilés	Kil.	316,127	54,06
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	225,267	34,62
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	96,233	70,28
49	— de pétrole.	Litre.	235,457	23,54
50	— de graissage.	Kil.	207,644	85,67
51	Métal blanc.	—	18,019	26,15
52	Nickel, bronze, etc.	—	9,806	9,80
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	138	2,54
54	Plomb à plomber	Kil.	12,262	5,19
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	18,654	166,77
55bis	— — —	Kil.	197,221	91,05
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	2,643	24,33
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	1,111	1,458,78
58	— — — — coudé	—	425	1,151,70
59	— — non montées	Pièce.	80	40,70
60	— — sans bandages	—	52	22,27
61	— de tender montées sur essieu	Paire.	644	357,07
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			6,893,00

VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	1895.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
35,386 75		2,390,999 41	2,295,591 68	
2,153 70	9,877	6,167 55	4,958 60	
27,168 »	8,063	29,224 60	23,935 75	
21,603 15	2,077	11,682 80	11,946 30	
65,183 82	21,517	33,138 68	33,138 68	
28,138 29	268,202	381,949 23	384,710 55	
16,657 »	210	128,847 »	111,709 »	
33,187 80	67,325	30,980 05	27,608 28	
61,112 73	8,008	43,699 15	40,207 34	
661 44	92	1,274 97	1,997 94	
84,437 24	359,501	166,728 49	144,752 38	
4,415 70	18,603	2,735 20	2,735 20	
27,069 65	137,588	33,240 57	33,240 57	
84,330 27	474,160	91,945 68	89,952 65	
97,038 26	472,958	81,210 44	67,470 40	
42,964 38	18,366	35,508 26	31,214 25	
56,798 59	549,421	95,512 38	76,024 11	
35,600 86	213,857	32,273 53	26,889 11	
55,251 60	77,355	44,079 28	40,986 37	
21,189 96	292,300	22,630 92	16,773 58	
72,208 57	243,000	90,213 88	80,690 66	
40,461 44	17,869	40,514 04	37,596 66	
9,804 08	1,593	1,589 51	1,589 51	
2,494 90	725	3,347 24	3,348 35	
4,611 35	24,821	8,105 25	7,240 89	
36,359 23	40,940	131,647 45	115,575 51	
72,320 08	180,012	65,577 44	54,809 91	
23,964 38	2,823	26,787 90	25,601 94	
58,780 »	1,154	1,485,850 »	1,485,850 »	
51,700 »	424	1,149,440 »	1,149,440 »	
10,700 »	92	28,300 »	28,300 »	
22,270 »	66	28,970 »	28,970 »	
34,200 »	602	333,300 »	291,160 »	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
30,223 22		7,057,470 60	6,776,016 17	

N ^o D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE
	Report		"	6,893,000
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	6,077	2,228,015
65	— — — non montées	Pièce.	"	"
66	— — — sans bandages	—	46	2,000
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	302	430
68	— brun	—	8,234	2,348
69	Suif	—	45,040	30,606
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	52,919	48,094
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	2,425	24,457
72	Torchons en coton	—	9,966	2,690
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	349,209	455,646
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	44,527	29,009
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	45,528	42,772
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	4,738	45,257
77	Verres à vitres.	M ²	4,456	8,344
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	4,656	520
79	— fer diverses	—	262,842	24,882
80	Zinc en feuilles	Kil.	9,534	5,645
	Totaux.		"	9,753,390
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus (1).		"	3,698,640
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		"	647,475
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.		"	540,809
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.		"	44,640,316

(1) Comprenant plus de trois mille rubriques : objets de consommation ; pièces de rechange ; matières premières, etc., etc.

VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	1893.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
30,223 22	»	7,057,470 60	6,776,016 17	
34,475 »	5,984	2,390,150 »	2,390,150 »	
»	»	»	»	
2,000 »	»	»	»	
423 31	1,002	551 64	560 59	
2,257 56	12,317	3,076 45	3,575 57	
28,355 89	30,168	27,580 28	31,061 45	
18,117 66	54,005	19,129 11	19,111 79	
22,256 95	1,471	11,988 45	10,208 09	
2,192 52	12,156	2,672 97	2,788 81	
14,027 55	221,698	285,704 59	285,704 29	
26,728 81	16,359	30,569 64	26,972 81	
11,725 87	15,728	11,505 52	11,020 27	
13,923 44	2,669	8,046 30	8,152 57	
7,659 19	6,152	8,616 48	7,412 08	
524 37	3,334	340 86	319 47	
14,888 14	146,526	11,952 76	10,217 39	
5,046 76	6,556	3,466 98	3,100 15	
13,926 24	»	9,872,852 63	9,586,371 50	
5,836 24	»	3,953,317 98	3,824,282 24	
4,367 »	»	678,092 04	665,277 58	
8,099 13	»	553,475 »	551,962 12	
2,228 61	»	15,057,737 65	14,627,896 44	

N° XXV. — Situation et mouvement des mitrailles, ma

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				TOT de la v de quantit mag au 31 d 1892 et des qu entrées (col. 2 - 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire). 3	Resto à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1893. 5	
Acier vieux bandages.	17,709 50	8,820 »	8,889 50	77,877 60	95,58
— — essieux coudés	2,625 04	»	2,625 04	5,491 75	6,11
— — — droits.	11,847 80	»	11,847 80	20,551 80	52,58
— vieilles feuilles de ressort	6,196 55	7,150 »	»	15,754 97	21,98
— fondu, vieux ressorts à spirales. . . .	10,544,47	9,750 »	794 47	22,865 30	55,40
— riblonds (lournures).	4,659 07	11,470 »	»	55,321 75	57,98
— mitrailles ordinaires	4,865 47	4,851 15	52 54	6,665 »	11,52
— mitrailles, brûlé	546 75	»	546 75	1,027 50	1,57
Argent de Berlin, vieux	112 92	»	112 92	142 46	25
Bâches hors.d'usage, susceptibles de remploi. .	»	»	»	15,665 »	15,66
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	1,955 25	1,750 »	205 25	16,152 25	18,08
Caoutchouc vieux	445 57	»	445 57	491 28	95
Crasse provenant des fours à réchauffer	100 »	54 50	45 70	1,450 »	1,55
Cuivre, bronze, mitrailles	45,595 28	»	45,595 28	268,920 21	312,51
— — riblonds et limailles.	14,187 55	17,915 »	»	99,502 50	115,68
— jaune, mitrailles.	6,586 47	25,200 »	»	45,606 54	51,99
— — riblonds et limailles	4,907 74	2,250 »	2,657 74	1,290 62	6,19
— rouge, mitrailles de vieux foyers	17,199 16	»	17,199 16	56,489 51	75,68
— — — ordinaires.	59,552 85	55,577 25	»	61,066 74	100,59
— — riblonds et limailles.	8,688 24	6,209 »	2,479 24	21,927 57	50,61
Déchets de cuir.	2 44	»	2 44	765 22	76
Fer divers vieux de remploi	5,769 20	»	5,769 20	8,247 58	14,01
Fer en tôle divers vieux de remploi	1,978 16	»	1,978 16	8,558 60	10,55
Fer vieux bandages.	14,021 80	»	14,021 80	495 70	14,51
Fer vieux essieux droits	7,708 90	»	7,708 90	12,144 50	19,85
— — coudés.	1,267 44	»	1,267 44	450 56	1,69
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	18,978 04	59,400 57	15,591 71	15,922 01	52,90
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	1,744 86			2,553 24	4,07
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	28,758 10			9,065 26	57,82
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	5,511 08			2,205 45	7,51
A reporter	281,258 86	186,575 05	157,412 01	826,199 81	1,107,45

hors d'usage en 1893. (Dépôts.)

SORTIES.				SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
D'APRÈS LE TARIF		VALEUR	TOTAL	RÉALISÉES	EN MAGASIN	vendus	A L'AVOIR
des conventionnelles, des mitrailles, et pièces hors d'usage.		des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)		par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Pour mémoire)	au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11)	et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	fin 1893 (Pour mémoire)
Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.		(colon. 7+8+9.)				
8	9	10	11	12	13	14	15
»	59,820 »	19 60	59,890 59	59,980 »	55,696 51	61,200 »	»
»	4,959 55	287 95	5,221 26	4,950 »	895 51	»	895 51
»	»	604 »	12,552 50	»	20,067 10	»	20,067 10
»	15,650 »	5,570 25	15,888 11	12,975 50	6,065 21	10,400 »	»
»	27,750 »	10,769 02	27,801 45	25,825 »	5,606 52	18,000 »	»
»	55,150 »	7,789 14	55,150 »	52,752 »	2,850 80	12,950 »	»
»	6,825 »	5,456 11	7,795 68	6,472 50	5,754 79	»	5,754 79
»	1,000 »	900 50	1,000 »	995 »	574 25	500 »	»
»	»	18 52	»	»	255 58	»	255 58
»	11,587 92	»	11,587 92	11,587 92	2,077 08	2,077 08	»
»	15,126 50	29 »	15,464 50	9,842 28	2,621 »	2,621 »	»
»	»	187,85	265 12	»	671 55	»	671 55
»	1,546 50	»	1,546 50	1,755 50	5 70	»	5 70
»	»	147,488 04	265,957 16	»	48,556 55	»	48,556 55
17,915 »	61,425 »	51,580 25	102,565 24	57,087 50	11,526 59	25,625 »	»
2,000 »	25,200 »	23,070 88	58,865 20	25,666 50	15,127 61	26,950 »	»
»	4,477 50	1,850 59	4,648 50	5,584 40	1,549 86	»	1,549 86
»	»	41,052 55	71,690 52	»	1,998 15	»	1,998 15
1,077 25	75,075 »	45,642 52	89,282 65	76,615 90	11,116 94	21,525 »	»
6,515 70	16,500 »	11,141 96	25,244 »	17,019 50	5,571 81	11,000 »	»
»	»	75 80	655 56	»	152 50	»	152 50
»	»	2,980 70	7,027 60	»	6,988 98	»	6,988 98
»	»	489 15	7,480 40	»	2,856 56	»	2,856 56
»	»	»	4,284 »	»	10,251 50	»	10,251 50
»	755 »	»	12,440 80	724 80	7,412 60	»	7,412 60
»	»	68 80	154 48	»	1,545 52	»	1,545 52
»	21,028 55	5,215 »	21,060 55	65,654 46	11,859 50	»	11,859 50
»	1,521 85	252 50	2,051 55		2,046 75	»	2,046 75
»	57,457 10	»	57,457 10		564 26	»	564 26
»	5,555 20	»	5,445 20		2,071 51	»	2,071 51
27 505 95	424,188 47	556,080 »	888,007 52	411,246 56	219,451 15	190,848 08	125,219 45

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
	2	3	4	5	
Report. . .	281,258 86	186,575 05	157,412 01	826,199 81	1,10
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	90 96	»	90 96	69 48	1
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	5,494 92	750 »	4,744 92	12,945 55	18
— n° 2 (semelles de freins)	5,516 44	7,150 »	»	8,565 72	13
— n° 3 (débris divers)	28,414 20	127,260 »	»	278,415 89	500
— n° 4 (grilles et pièces brûlées).	5,942 08	8,500 »	»	15,979 45	19
Fer galvanisé, mitrailles	42 29	100 »	»	590 35	1
Fer riblonds (tournures).	5,041 18	5,200 »	»	9,159 94	13
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»	
Fonte de remploi.	846 50	»	846 50	598 40	12
Fonte, mitrailles ordinaires	18,785 79	55,759 35	»	99,921 95	118
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	2,155 24	1,600 »	555 24	2,915 55	3
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	157 50	1,750 »	»	2,750 25	2
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte).	1,101 52	»	1,101 52	1,185 88	2
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	1,795 84	2,760 »	»	5,555 29	7
Fonte riblonds (tournures)	1,166 59	660 »	506 59	621 10	1
Huile de graissage (résidus)	2,288 51	550 »	1,958 51	4,115 05	6
Limes vieilles et débris de limes.	»	»	»	412 25	
Livrets ayant contenu de l'or fin	2 09	»	2 09	1 90	
Locomotives et tenders à petite section et machines-outils hors d'usage.	942 50	942 50	»	»	
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . .	4,145 74	»	4,145 74	84,685 15	88
— riblonds et limaille	2,442 95	»	2,442 95	59,569 67	42
Meules à aiguiser, hors d'usage.	19 08	»	19 08	12 96	3
Nickel (mitrailles de métal Montéflore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	9,525 52	6,000 »	5,525 52	20,625 59	50
Nickel, riblonds et limailles de métal Monté- flore	8 56	»	8 56	12 78	2
A reporter. . .	575,125 94	585,156 90	157,525 27	1,412,065 28	1,78

S O R T I E S.					S O M M E S	RESTE	OBJETS	RESTE
LEUR D'APRÈS LE TARIF des conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.							
8	9		10	11	12	13	14	15
5 10	27,503 95	424,188 47	356,080 .	888,007 52	411,246 56	219,451 15	190,848 08	123,219 45
»	100 »	»	»	100 »	112 50	60 44	»	60 44
5 »	1,500 »	17,847 12	13,455 »	1,287 »	4,985 25	2,250 »	2,735 25	»
»	9,100 »	1,157 78	9,100 »	9,355 »	2,782 16	5,850 »	»	»
0 12	7,875	177,394 14	27,995 12	257,919 26	174,429 90	48,910 85	118,855 50	»
5 20	»	15,500 »	2,665 85	15,553 20	16,223 50	4,588 51	7,000 »	»
» 02	»	200 »	60 86	200 02	554 »	252 62	»	252 62
2 »	»	10,000 »	1,595 72	10,002 »	9,668 »	2,179 12	4,800 .	»
»	»	»	»	»	»	7 50	»	7 50
8 55	»	»	75 45	208 55	»	1,036 57	»	1,036 57
9 85	11,223 54	66,980 »	22,204 05	110,253 59	62,890 .	8,474 55	59,500 .	»
»	4,400 »	1,790 64	4,400 »	3,927 »	646 57	800 »	»	»
5 »	2,250 »	405 »	2,585 »	2,152 »	502 75	1,500 »	»	»
3 40	»	800 »	28 40	828 40	800 »	1,458 80	1,200 »	258 80
1 60	»	4,500 »	1,524 84	4,791 60	5,860 »	2,537 55	5,150 »	»
0 05	»	1,520 »	2 88	1,550 05	1,555 »	457 46	660 »	»
7 90	»	550 »	561 76	2,627 90	155 50	5,775 66	»	5,775 66
»	»	556 87	»	556 87	454 56	75 38	»	75 38
»	»	»	»	»	»	3 99	»	3 99
»	942 50	»	942 50	942 50	»	»	»	»
2 44	»	»	46,812 01	80,582 44	»	8,246 45	»	8,246 45
5 17	»	»	14,270 97	41,323 17	»	689 45	»	689 45
»	»	»	4 14	»	»	52 04	»	52 04
7 22	»	6,000 »	18,597 97	28,577 22	4,989 »	1,571 69	»	1,571 69
1 54	»	»	25 92	14 54	»	6 80	»	6 80
2 12	46,404 49	725,661 98	513,100 46	1,475,098 59	704,159 82	312,090 65	376,411 58	141,949 85

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.					TOTAL de la va e quant mag au 31 dè 1892 et des qu entrées (col. 2 +) 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.					
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.		
	2	3	4	5		
Report.	573,123 94	583,156 90	157,323 27	1,412,063 28	1,783,5	
Objets divers provenant de caisses de secours hors d'usage et autres.	235 »	235 »	»	»	3	
Plomb vieux.	282 93	375 »	»	1,189 57	1,2	
Riblands et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés.	4,816 67	»	4,816 67	19,326 23	24,2	
Riblands et limailles de cuivre jaune, bronze, métal blanc, fer et fonte mélanges.	1,412 11	»	1,412 11	4,433 80	5,8	
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	137,505 56	232,122 40	»	555,261 35	492,3	
— — — de remploi.	»	»	»	40,943 39	40,9	
— — — lavés, hors d'usage . .	»	»	»	62,121 33	62,1	
Verre vieux (débris).	327 16	900 »	»	844 33	1,1	
Zinc vieux.	533 63	1,100 »	»	830 93	1,3	
TOTAUX.	518,261 02	637,909 30	163,552 05	1,897,014 23	2,415,2	

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
LEUR D'APRÈS LE TARIF des conventionnelles, des mitrailles, tières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1893. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
es tre ées stra-	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
8	9	10	11	12	13	14	15	
12	46,404 49	725,661 98	515,100 46	1,475,098 59	704,159 82	512,090 65	376,411 38	141,949 85
	"	255 "	"	255 "	255 "	"	"	"
55	"	725 "	826 89	1,256 55	617 50	255 95	400 "	"
"	6,649 27	9,000 "	14,949 45	18,529 27	8,629 "	5,615 65	10,800 "	"
20	"	2,520 "	4,797 10	2,741 20	2,425 52	3,104 71	"	3,104 71
"	138,556 21	120,000 "	61,856 19	428,616 21	115,460 "	64,150 70	158,168 "	"
29	"	"	52,645 90	54,956 29	"	6,007 10	"	6,007 10
"	46,658 55	"	1,100 "	55,142 55	"	8,979 "	13387 "	"
	"	900 "	476 10	900 "	840 "	271 51	600 "	"
51	"	629 "	684 26	726 51	629 85	640 27	481 "	159 27
47	288,048 50	859,690 98	650,454 55	2,014,181 75	855,016 49	401,095 50	560,447 58	151,220 95

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS												
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.
1	Collisions aux stations . . .	1893. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	8
		1892. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	22
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18
2	Collisions aux bifurcations .	1893. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
		1892. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1893. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		1892. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1893. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		1892. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1893. . . .	"	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	"
		1892. . . .	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1893. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		1892. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Moyenne (¹).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1893. . . .	"	"	"	"	"	4	2	2	"	1	1	20
		1892. . . .	2	"	2	"	4	1	2	3	"	2	4	33
		Moyenne (¹).	"	4	1	1	1	1	2	4	3	1	3	28
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1893. . . .	3	"	1	"	1	1	8	2	8	"	3	1
		1892. . . .	"	"	"	"	"	2	3	2	2	1	"	"
		Moyenne (¹).	1	"	1	1	3	1	5	2	7	2	3	1
	Ensemble . . .	1893. . . .	3	"	1	"	1	9	12	4	10	"	1	50
		1892. . . .	2	"	2	"	4	6	7	7	2	"	3	53
		Moyenne (¹).	1	3	1	1	4	7	7	7	9	"	3	48

(¹) Établie sur les résultats des quatorze dernières années.

(²) Pour les années 1835 à 1890, voir annexe XXXI de 1890.

ains. — Accidents de personnes y relatifs.

née 1895.

COLLISIONS.										NOMBRE de déraillements et collisions en général.		DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.													
CAUSES DU SERVICE.										Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	PERSONNES ATTEINTES (*).											
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne res- pectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphéri- ques ont influé sur la production des accidents.	VOYAGEURS.							AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.							
							Tués.	Blessés.	Contusionnés.					Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.			
2	5	1	1	5	1	»	1	7	20	27	10	»	»	5	5	1	7	11	19	1	7	16	24		
»	10	»	2	16	11	»	7	12	48	60	9	2	18	52	72	»	11	15	26	2	29	67	98		
1	7	5	9	11	10	5	5	20	46	66	12	»	5	12	17	1	8	10	19	1	15	22	36		
»	»	»	»	»	»	»	1	2	3	5	2	»	»	6	6	»	»	4	4	»	»	10	10		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	1	»	»	»	1	1	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4		
»	»	1	»	»	»	»	»	1	2	3	1	»	5	4	9	»	»	2	2	»	5	6	11		
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	1	2	5	»	1	1	2	»	2	3	5		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2		
»	»	1	»	»	1	»	1	1	7	8	2	»	»	4	4	»	2	1	5	»	2	5	7		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2		
»	»	»	»	»	2	1	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2		
»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2		
»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1		
2	1	»	»	»	1	2	»	15	20	35	4	»	1	»	1	»	2	5	5	»	5	5	6		
»	»	1	»	»	7	5	5	24	41	65	5	»	»	4	4	»	1	4	5	»	1	8	9		
1	»	»	»	»	5	12	1	22	58	60	5	»	»	1	1	»	1	1	2	»	2	2	4		
»	»	»	»	»	»	2	»	15	16	29	5	»	»	1	1	»	8	2	10	»	8	5	11		
»	»	»	»	»	»	»	1	6	7	15	2	»	»	»	»	»	5	1	4	»	5	1	4		
»	»	»	»	»	2	8	2	15	21	34	5	1	8	1	10	»	2	2	4	1	11	5	15		
1	4	5	1	5	4	5	5	57	70	107	25	»	6	20	26	1	21	23	45	1	27	45	71		
»	10	1	2	18	18	5	15	44	101	145	17	2	18	56	76	»	15	22	57	2	55	78	115		
2	9	4	10	11	24	24	10	59	117	176	25	1	15	18	34	2	15	16	55	5	50	54	67		

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1893.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	15	4	19
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	3	4	6	13
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	2	4	7
Lors de la fermeture des portières	»	15	3	18
Dans d'autres circonstances	1	3	2	6
TOTAUX. . . .	7	37	19	63
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	9	9	3	21
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	5	»	10
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	3	»	4
En circulant dans les stations	2	2	»	4
— le long de la voie.	2	4	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	1	11	3	15
Suicide, folie	31	»	»	31
Dans d'autres circonstances	»	2	1	3
TOTAUX. . . .	53	34	7	94

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	4	1	5	»	»	»	»	5
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	1	»	»	1	»	1	»	1	2
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	5	15	2	18	»	»	»	»	18
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	4	4	»	8	»	1	»	1	9
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	10	51	29	90	»	1	1	2	92
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	129	73	202	»	»	1	1	203
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	119	49	168	»	2	2	4	172
TOTAUX.	18	320	154	492	»	5	4	9	501
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
En accrochant des véhicules	2	40	12	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	»	17	5	22	»	1	»	1	23
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	7	2	»	9	»	»	»	»	9
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	1	2	»	3	»	»	»	»	3
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	1	1	»	2	»	»	»	»	2
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	1	2	3	»	»	»	»	3
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Atteints dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX. . . .	1	7	3	11	»	»	»	»	11
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	»	4	3	7	»	»	»	»	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	2	1	3	»	»	»	»	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	9	5	14	»	»	»	»	14
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	24	5	29	»	»	»	»	29
Atteints dans d'autres circonstances.	1	54	29	84	»	»	»	»	84
TOTAUX. . . .	1	93	43	137	»	»	»	»	137
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	3	2	1	6	1	»	»	1	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	»	10	»	2	1	3	13
Accidents divers	»	»	2	2	»	»	»	»	2
TOTAUX. . . .	10	5	3	18	1	2	1	4	22

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circu- lant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	6	»	9	»	»	»	»	9
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	2	1	5	1	»	»	1	4
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Totaux.	5	16	5	22	1	»	»	1	23
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	1	1	2	»	»	»	»	2
Agents des stations communes	2	5	»	7	»	»	»	»	7
Totaux.	2	6	1	9	»	»	»	»	9
Ensemble pour le littéra C. . .	45	509	224	778	2	8	5	15	795

XXVIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3

I. — Lignes construites

Premier établissement

Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,668,645 09	1,456,741 85	6,485,28
Embranchement de Lierre.	279,596 09	44,806 24	164,52
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,260,089 55	975,424 99	2,481,35
Malines à Termonde	1,868,197 54	528,862 15	2,548,72
Termonde à Gand (station)	5,787,025 90	587,190 »	2,877,04
Ceinture de Gand	4,261,126 40	190,721 24	727,52
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,178,798 »	542,603 44	2,757,15
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,754,251 25	595,214 76	2,109,42
Gand à Deynze	1,006,751 06	541,498 22	2,495,11
Deynze à Courtrai	1,984,918 52	502,101 95	150,24
Courtrai à la frontière	2,255,551 96	521,895 70	1,510,52
Mouscron à Tournai	2,797,521 47	228,914 94	1,246,04
Bruxelles à Louvain	4,695,045 24	548,225 17	1,171,82
Malines à Louvain	5,505,267 90	467,246 24	1,919,15
Louvain à Tirlemont	5,071,153 46	505,581 90	1,505,62
Tirlemont à Ans.	6,217,214 95	697,505 15	5,048,54
Ans à Liège (Guillemins) et à la Meuse.	5,011,905 85	187,181 96	1,046,82
Pont du Val-Benoît.	1,451,745 97	»	»
Liège-Guillemins à Liège-Longdoz et gare de Kinkempois	9,575,596 82	152,545 15	507,61
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,558,801 56	818,906 05	5,401,24
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,72
Bruxelles-Midi à Tubize	4,626,529 87	495,057 85	1,695,56
Tubize à Soignies	4,108,988 69	215,651 92	1,295,96
Soignies à Mons	4,095,544 06	586,017 50	1,985,75
Mons à la frontière française.	5,605,551 82	555,998 84	1,595,87
Ceinture.			
{ de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,786,710 82	200,566 65	955,62
{ Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,690,725 05	5,240 61	82,20
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,881,977 76	899,876 55	2,707,29
Blaton à Ath	1,991,951 56	160,746 10	442,55
Braine-le-Comte à Charleroi.	7,869,045 77	857,024 15	5,957,62
A reporter.	147,465,958 17	12,475,910 41	52,955,58

at, effectuées depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1893.

ATIONS, atiments, STRUCTIONS diverses, ondances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	

ciement par l'État.

achèvement.

844,180 70	844,180 70
59,465 41	41,568,158 67
88,915 71	777,846 89
29,252 91	26.246,119 72
55,485 25	6,079,516 »
76,576 76	15,527,636 65
81,559 25	7,560,908 05
59,614 16	11,018,167 12
65,966 25	9,200,835 94
92,207 65	4,056,579 56
95,939 01	4,455,200 82
15,201 22	4,805,019 62
60,654 52	7,855,111 14
75,867 »	6,288,988 05
22,297 21	8.511,970 01
11,819 17	8,594,184 61
78,984 14	12,141,849 12
19,849 41	9,695,758 92
°	1,451,745 97
0,451 17	15,825,859 04
7,520 55	51,506,472 78
5,969 99	1,958,055 09
8,445 69	14,275,201 14
8,577 99	7,269,014 57
9,206 07	12,191,525 05
5,129 58	7,688,550 80
6,295 88	8,047,192 04
4,145 54	2,972,514 22
1,449 88	16,540,594 79
6,544 97	2,711,575 87
7,382 11	19,411,075 21
3,488 55	522,571,741 92

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3
Report. . .	147,465,958 17	12,475,910 41	52,953,58
Charleroi à Namur	6,657,085 25	829,964 81	5,090,25
Libramont à Bertrix	1,201,005 87	180,285 84	415,9
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	11,757,015 75	502,501 61	611,38
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,570 51	"	5,55
Audenarde à Orroir.	1,518,507 82	108,719 25	205,42
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 65	"	"
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert.	662,678 78	54,774 88	5,81
Gedinne à la Lesse (Honyet).	1,118,258 64	"	53
Aubel à Bleyberg.	718,271 58	"	"
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2 ^e voie en com- munauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2 ^e voie). — Raccor- dement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir.	4,792,977 74	67,501 08	9,91
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Ecaus- sines à Erquelines	420 "	"	"
Malines à Anvers-Sud.	1,561,575 50	48,971 24	124,04
Approvisionnements à pied d'œuvre	"	"	52,29
Total. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	57,470,265
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails (1)	"	"	(1) 2,000,000
TOTAUX. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	55,470,265

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. 0/0

			Parachèvement
Braine-le-Comte à Gand	259,804 55	57,119 55	269,548
Tournai à Jurbise	554,267 74	45,719 68	561,848
Hal à Ath et Tournai à Blandain	599,272 98	85,000 71	442,908
Plateaux de Herve	61,558 12	157,552 09	571,271
Landen à Ciney	227,015 19	25,228 55	584,627
Jonction Belge Prussienne.	507,588 "	4,889 "	57,227
TOTAUX. . .	1,589,506 56	555,289 54	1,867,255

b), moyennant redevance

			Parachèvement
Spa à la frontière Grand'Ducale	292,866 60	95,460 26	590,70

ATIONS, timents, TRUCTIONS verses, ndances et teliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
78,488 55	522,571,741 92	
21,218 40	18,578,500 51	
75,950 »	1,871,185 85	
99,170 22	12,750,084 55	
»	264,899 51	
27,456 70	1,659,958 52	
»	16,922 65	
»	701,270 90	
»	1,118,296 »	
»	718,271 58	
»	4,870,192 05	
»	420 »	
»	1,754,592 95	
»	52,292 »	
00,285 85	566,908,606 11	
»	(¹) 2,000,000 »	(¹) Voir annexe IV, renvoi 1.
00,285 85	564,908,606 11	

exploitées par l'État :

tte brute.

ent.

9,549 55	775,825 59
3,530 76	1,875,196 61
4,525 65	1,141,707 97
9,616 72	859,578 19
1,929 51	1,848,801 09
5,605 49	1,065,509 59
2,587 66	7,542,416 84

500,000 francs l'an.

ent.

0,572 55	1,229,407 82
----------	--------------

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES
	1	2	3
III. Lignes rachetées au compte			
Mons à Manage	765,920 75	515,997 40	1,419,519 8
Lignes du Grand-Luxembourg.	7,268,185 84	1,907,125 95	8,547,277 5
Pepinster à Spa	72,457 65	21,755 55	86,957 5
Dendre et Waes	755,824 05	52,158 06	924,747 5
Saint-Ghislain à Erbisœul.	75,279 55	18,157 05	66,888 5
Lierre à Turnhout	146,525 88	28,047 71	109,850 5
Anvers à la frontière par Esschen	529,056 45	159,079 89	145,005 5
Marbehan à Virton et à Lamorteau.	578,470 19	106,955 88	285,058 5
Ensemble	9,967,500 14	2,809,215 49	11,585,105 5
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	105,742 48	209,511 5
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière.	507,956 42	105,887 5
	Ostende à Armentières	215,866 09	17,064 5
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	92,450 "	65,066 5
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	74,855 26	98,212 5
	Ensemble	996,870 25	495,741 5
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	182,214 45	216,590 5
	Tamines à Landen.	209,985 28	120,844 5
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	581,949 62	180,849 5
	Manage à Wavre	542,550 01	154,927 5
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin.	102,778 74	257,161 5
	Gand à Saint-Ghislain	425,180 05	782,799 5
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	686,954 04	754,811 5
	Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval.	421,501 86	49,056 5
	Écaussines à Erquelinnes.	547,215 71	1,128,055 5
	Mons à Bonne-Espérance.	109,041 04	82,457 5
	Baume à Marchiennes et raccordements	205,905 27	492,882 5
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	76,614 55	265,085 5
	Houdeng à Soignies	27,818 75	150,482 5
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau.	45,658 80	87,898 5
	Berzée à Beaumont	14,579 25	20,454 5
	Blaton à Bernissart	11,944 04	10,552 5
	Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich.	22,841 95	66,820 5
	Dour à Quiévrain	968 90	"
	Ensemble	5,511,260 25	4,761,268 4
	TOTAUX.	14,275,650 62	16,658,115 9

CTIONS. iments, TRUCTIONS verses, adances et eliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
oyennant annuités.				
2,555 72	4,941,595 02	10,525,041 76	15,466,654 78	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . fr. 160 75
3,582 15	24,599,169 57	127,555,106 80	151,754,276 57	Report de la colonne 6. . . 4,299,839 25
2,862 15	574,012 98	6,782,051 08	7,156,044 06	Prix d'achat. fr. 4,500,000 »
3,154 42	4,510,864 55	52,705,069 51	57,015,955 86	(2) Y compris des parachèvements à concu- rence de . . . 860,575 85
1,525 65	159,650 57	2,585,000 »	2,544,650 57	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
3,541 40	(1) 480,765 89	4,299,859 25	4,780,605 14	Report de la colonne 6 . . . 6,077,269 74
1,070 10	960,189 95	12,500,000 »	15,460,189 95	Prix d'achat. fr. 6,957,645 59
2,560 96	(2) 1,151,025 55	6,077,269 74	7,208,295 27	(3) Savoir :
1,452 51	56,757,249 84			a) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 159) . . . 15,101,927 16
1,502 97	985,559 04			b) Parachèvement supplémen- taire sur fonds généraux (p. 159). 45,155,018 21
1,550 81	867,889 85			c) Dépense pour Lierre à Turn- hout imputée sur le prix d'achat. 160 75
1,598 59	754,595 61	17,441,982 42	20,640,590 14	d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85
1,747 01	269,878 67			Total conforme. fr. 57,117,481 97
1,592 65	542,904 57			(4) En ajoutant au montant de fr. 454,278,140 56
1,571 81	5,198,607 72			c ci-dessus . . . 160 75
1,655 52	1,185,868 61			d id. . . 860,575 85
1,269 87	1,024,274 54			on obtient (p. 159). . . fr. 455,158,677 16
2,686 49	1,505,485 34			coût des lignes rachetées.
1,554 22	907,756 04			(5) Déficit de fr. 555,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
1,571 92	758,808 55			
1,206 87	2,597,072 59			
1,411 18	2,207,058 62			
1,147 50	1,088,976 82			
1,794 07	2,450,510 61	194,208,800 »	211,570,424 41	
1,671 96	572,281 67			
1,000 56	1,897,575 59			
1,400 46	400,229 59			
1,076 58	184,577 56			
1,808 92	206,712 97			
1,582 17	158,816 76			
1,205 85	55,498 85			
1,017 16	152,569 87			
1,221 15	52,190 05			
1,580 25	17,161,624 41			
1,584 55	(3) 57,117,481 97	(4) 454,278,140 56	491,595,622 55	
	(5) 555,037 21		(5) 555,037 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES		
			BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES 3	
IV. — Lignes construites à forfait					
Premier établissement					
Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1875. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1885.	Athus à Gedinne (<i>voir p. 152</i>)	175,018 95	55,026 46	274,678 81	
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction . . .	155,445 91	22,202 94	580,228 85	
	Jemelle à Wanlin (<i>voir suite p. 152</i>). . . .	179,605 55	789 45	57,588 00	
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,757,824 95	1,651 »	20,750 00	
ENSEMBLE.		2,225,895 52	59,669 85	713,036 66	
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll	144,958 16	5,056 26	70,840 00	
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	47,644 02	6,555 61	116,822 00	
	ENSEMBLE.	192,582 18	11,411 87	187,662 00	
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel		8,986 79	56,605 08	87,411 00	
Convention-loi des 25 avril-5 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	Boom à Termonde, Soltegem à Ellezelles. .	57,767 85	51,119 21	191,600 00	
	Alost à Hoboken (par Opwick et Boom). . .	51,580 24	4,502 07	90,542 00	
	Renaix à Tournai (par Pecq)	16,595 40	515 11	56,250 00	
	Tournai à la frontière vers Orchies.	20,145 »	»	27,145 00	
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand. . .	22,177 87	58,329 82	62,475 00	
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembecq à Braine-l'Alleud	54,225 55	21,101 07	102,299 00	
	Jette à Termonde (par Assche)	40,116 02	59,096 45	254,188 00	
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	5,759 02	105,860 51	261,950 00	
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . .	70,882 44	4,829 62	58,488 00	
	Etterbeek à Tervueren	18,729 50	90,844 97	218,222 00	
	Couillet à Jamioulx	4,566 55	40,117 21	20,215 00	
	Mettet à Acoz.	8,975 18	1,897 64	16,571 00	
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	9,579 12	5,869 78	25,700 00	
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,505 84	108,527 95	256,289 00	
	Dour à Audregnies et à la frontière	20,477 85	85,556 56	196,871 00	
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Genève à Thuillies, Buvrignes-Mont, à Fau- rœulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville).	160,518 42	79,589 08	511,715 00	
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Pro- vidence à La Planche	74,142 97	26,021 28	95,795 00	
	ENSEMBLE.		606,938 54	721,578 51	2,204,550 00
	TOTAUX.		3,054,402 85	829,065 09	5,192,468 00

CTIONS, iments, RUCTIONS verses, dances et eliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
compte de l'État ⁽¹⁾.				
achèvement.				
2,608 55	2,007,529 39	40,854,812 51	46,599,589 46	(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en <i>espèces</i> sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de parachèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des <i>titres</i> remis comme prix du forfait aux sociétés de construction. La répartition de cette valeur par sections n'a pas été donnée à l'Administration des chemins de fer.
4,256 65	660,111 45			
0,670 65	268,450 92			
8,457 62	2,628,685 19			
5,975 25	(2) 5,564,576 95	14,229,282 78	16,065,422 21	(2) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 2,546,889 56 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 3,017,687 39 Report de la colonne 6 . . .fr. 40,854,812 51 Prix de forfait fr. 45,852,499 90
5,581 45	986,216 09			
0,095 57	849,925 34			
1,477 02	(3) 1,856,159 45			
0,648 90	255,651 10	2,652,565 75	2,866,016 85	(3) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 1,695,522 21 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . .fr. 14,229,282 78 Prix du forfait fr. 14,569,900 »
0,828 15	421,581 40			
0,161 58	157,585 69			
5,646 40	70,007 85			
3,057 61	85,524 24	94,895,059 05	99,618,587 34	(4) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 4,468,828 89 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 254,499 40 Report de la colonne 6 . . .fr. 94,895,059 05 Prix du forfait fr. 95,149,558 45
2,478 55	155,458 40			
0,907 15	217,526 01			
0,074 85	572,472 61			
7,144 15	580,675 68	94,895,059 05	99,618,587 34	(5) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 8,944,891 76 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 5,412,804 01 Report de la colonne 6 . . .fr. 152,591,520 09 Prix du forfait fr. 156,004,524 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
1,910 89	299,111 58			
0,754 77	547,556 84			
0,924 26	105,620 92			
2,621 12	40,065 45	94,895,059 05	99,618,587 34	(5) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 8,944,891 76 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 5,412,804 01 Report de la colonne 6 . . .fr. 152,591,520 09 Prix du forfait fr. 156,004,524 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
1,867 85	54,017 28			
1,570 21	461,284 04			
0,196 56	359,906 25			
11,057 74	750,880 57	152,591,520 09	164,949,215 86	(5) Savoir : 1^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 8,944,891 76 2^o Payement en espèces sur le prix du forfait fr. 5,412,804 01 Report de la colonne 6 . . .fr. 152,591,520 09 Prix du forfait fr. 156,004,524 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
1,698 05	04,655 52			
1,659 27	(4) 4,725,528 29			
1,758 42	(5) 12,557,695 77			

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc..	fr. 29,126,455 58
Réservoirs.	709,469 25
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	468,290 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,079,789 21
Machines à vapeur des ateliers	1,095,742 20
Enclumes, étaux, creusets, burins	860,189 12
Pompes à incendie	195,826 02
Pavés.	5,684,495 68
Fr. . . .	58,216,255 90

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 6,855,606 24
Frais de bureau, impressions, reliures.	721,607 25
Études de projets, levées de plans, etc.	554,895 29
Mobilier, instruments, etc..	1,794,665 15
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 34
Fr. . . .	10,166,476 15

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	{	Locomotives et accessoires.	fr. 115,151,604 77	}	117,065,065 77
	{	Pièces de rechange	1,953,459 »		
Matériel de transport.	{	Voitures, wagons et approvisionnement ^{ts} y relatifs	155,881,284 85	}	162,156,052 40
	{	Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	255,857 26		
	{	Métaux, fers divers, etc.	2,808,757 59		
	{	Main-d'œuvre de construction	5,212,152 70		
Engins de pesage de chargement, etc.	{	Bascules et poids.	250,864 66	}	7,544,058 50
	{	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,420,810 84		
	{	Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs.	692,582 80		
	{				
Dépenses diverses.	{	Brouettes, charrettes et canots	254,487 69	}	447,088 50
	{	Paniers pour le transport de marchandises. . .	102,520 58		
	{	Transport de matériel anglais	84,104 86		
	{	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17		
		Totaux. . . fr.	287,012,242 77		

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS				
		spéciaux prévus lors du rachat.	ordinaires sur fonds généraux.			
Chemins de fer construits directement par l'État.						
Les lignes. fr. 534,908,606 11 Le matériel fixe des lignes. 58,216,255 90 Dépenses générales. 10,166,476 15	}	415,291,558 16		415,291,558 16	219,940,854 55	655,252,192 69
Chemins de fer exploités venant redevance ou sur des recettes						
»						
Chemins de fer construits à l'État pour compte de l'État.						
Convention-loi des 31 janvier- mars 1875.	}	45,852,499 90	»	2,546,889 56	46,599,589 46	46,599,589 46
Convention-loi des 31 juillet- août 1885.						
Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Neerlinter à Saint-Trond et Congres).						
Conventions-lois des 25 avril- 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.						
»	95,149,558 45	»	4,468,828 89	99,618,587 54	»	99,618,587 54
Convention-loi des 9-10 juin 1878 (loi à Aubel)						
»	2,652,565 75	»	255,651 10	2,866,016 85	»	2,866,016 85
Ensemble (').	156,004,524 10	»	8,944,891 76	164,949,215 86	»	164,949,215 86
Chemins de fer rachetés par l'État.						
À Manage	10,525,041 76	»	4,941,595 02	15,466,634 78	2,698,549 24	18,164,984 02
À Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,554 51	14,659,855 26	132,107,515 58	(2) 55,685,258 53	185,790,572 11
»			555,057 21			
»						
À Spa.	6,782,051 08	»	574,012 98	7,156,044 06	»	7,156,044 06
À et Waes.	52,705,069 51	»	4,510,864 55	57,015,955 86	»	57,015,955 86
À Ghislain à Erbeul	2,585,000 »	62,592 85	97,057 72	2,544,650 57	595,666 54	2,958,296 91
À Turnhout	4,500,000 »	»	480,605 14	4,780,605 14	255,566 48	5,014,171 62
À la frontière vers Eschen.	12,500,000 »	»	960,189 95	15,460,189 95	»	15,460,189 95
À Condroz.	»	»	»	»	225,155 81	225,155 81
À Virton	6,957,645 59	»	270,647 68	7,208,295 27	268,582 88	7,476,676 15
À	17,441,982 42	500,000 »	2,898,607 72	20,640,590 14	1,608,757 28	22,249,527 42
À houillers du Hainaut.	194,208,800 »	5,000,000 »	14,161,624 41	211,570,424 41	27,960,275 68	259,550,698 09
Ensemble.	455,158,677 16	15,101,927 16	45,508,055 42	491,748,659 74	67,071,588 24	558,820,047 98
TOTAUX.	1,078,761,058 42				287,012,242 77	1,565,775,281 19
Les intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes					fr.	18,446,696 50
Les dépenses de premier établissement en général						1,584,219,977 49
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc.				fr.	5,884,555 58	15,949,550 70
{ Travaux en cours d'exécution					10,064,765 52	
Pour lignes exploitées, un capital utile comme à l'annexe XIII, de.					fr.	1,568,270,626 79
Réduction faite de fr. 7,058,701-16, voir annexe XIII, renvoi n° 4.						
voir : { 1 ^o Matériel repris				fr.	17,556,956 01	
{ 2 ^o Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État					15,113,702 90	
{ 3 ^o Acquisition de pièces de rechange y relatives					5,232,599 62	

5^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N^o XXIX. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1895.

DÉSIGNATION DES LIGNES.		LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.							
		SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des					
		Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement				
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)		Mét. cour's	Mét. court.	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's				
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).		49,323	»	»	49,323	»	49,323	49,323	»				
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»				
	Courtrai à Poperinghe	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»					
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	43,511	»	43,511	»	43,511	43,511	»					
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt.	5,933	14,722	20,655	178,692	»	20,655	20,655	»				
	Roulers à Ypres.	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»				
	Roulers à Menin	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»					
		15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»					
Gand-Eecloo-Bruges		47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»				
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).		26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»				
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Vireux (France) . .	62,478	3,100	65,578	23,678	41,900	65,578	»					
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefte, de Mortalmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	45,717	»	45,717					2,251	43,466	43,466	2,251	
	Est belge. {	Louvain à Givet (France). . . .	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	»				
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	»	16,124					4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt (2)	27,964	»	27,964	624,172	»	27,964	27,964	»				
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260		6,679	95,581	102,260	»				
	Nord de la Belgique. {	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins. . .	73,259	»	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118				
		Aerschot à Hérentals	20,535	»	20,535					»	20,535	20,535	»
		Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,816	23,100	31,916					»	31,916	31,916	»
		Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,485	»				
Hasselt à Maeseyck.		40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»				
Liège à Maestricht (Pays-Bas).		18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»				
Liégeois-Limbourgeois	Liège à Hasselt.	54,684	»	54,684	»	54,684	51,545	3,139					
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	43,281	17,571	60,852					»	60,852	60,852	»	
	Liège à Flémalle et embranchements.	25,206	»	25,206					»	25,206	7,677	17,529	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).		43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»				
Nord belge.	Charleroy à Erquelinnes	30,653	»	30,653	168,878	30,653	»	29,885	768				
	Mons à la frontière vers Hautmont (France) .	15,890	»	15,890		15,890	»	15,890	»				
	Namur à Liège.	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	483				
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		10,326	39,375	49,701	»				
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)		9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»				
Termonde à Saint-Nicolas.		21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790				
TOTAL. . .		(1) et (2) 1,276,354	201,611		1,477,965	236,492	1,241,473	1,428,296	49,669				

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1895.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge	1	9	10	4	3	14	»	4	4
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	4	3	14	»	4	4
Chimay	Belge	4	10	14	»	2	16	3	2	5
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	2	16	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	11	19	30	3	10	43	»	2	2
	Etranger . . .	1	3	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	10	47	»	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	4	»	13	»	5	5
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	4	»	13	»	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	»	»	7	»	3	3
	Etranger . . .	2	3	5	»	»	5	»	1	4
	Ensemble.	6	6	12	»	»	12	»	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	4	127	35	87	122
	Etranger . . .	7	13	20	11	»	31	4	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	4	158	36	94	130
Hasselt à Maeseyck.	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Liège à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	1	3	4
	Etranger . . .	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	1	26	6	23	29
	Etranger . . .	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	2	1	29	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Etranger . . .	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	2	2	18	»	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	5	30	82	24	50	74
	Etranger . . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	5	30	83	24	50	74
Taviers à Embresin.	Belge	»	»	»	5	1	9	3	3	6
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	1	9	3	3	6
Fermonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX.	Belge	98	174	272	46	61	379	73	182	255
	Etranger . . .	15	25	40	12	1	53	4	9	10
	Ensemble.	113	199	312	58	62	432	77	191	265

N° XXXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.															
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eclee-Bruges.	Gand à Tervuren.	Grand Central belge.	Hasselt à Maaseyk.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malines à Tervuren.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.	
Matériel de traction.															
Locomotives. . .	en 1893 . .	13	7	37	8	10	(¹) 206	3	(³) 11	29	14	(⁴) 204	3	6	551
	en 1892 . .	13	7	36	8	10	(²) 207	3	(³) 11	28	13	(⁴) 204	3	6	549
Différences pour 1893. . .		"	"	+ 1	"	"	- 1	"	"	+ 1	+ 1	"	"	"	+ 2
Tenders . . .	en 1893 . .	"	7	36	4	6	128	"	8	20	13	129	"	"	351
	en 1892 . .	"	7	35	4	6	129	"	7	20	12	129	"	"	349
Différences pour 1893. . .		"	"	+ 1	"	"	- 1	"	+ 1	"	+ 1	"	"	"	+ 2
Voitures à vapeur	en 1893 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
	en 1892 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
Différences pour 1893 . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	—	5	29	"	1	108
	de 2 ^e — . .	14	"	23	10	2	42	"	3	—	7	28	"	2	131
	de 3 ^e — . .	31	7	77	22	9	207	6	11	—	15	65	"	9	459
	mixtes . .	12	5	19	5	2	(⁵) 62	2	(⁶) 16	—	7	(⁷) 25	6	3	164
	Ensemble.	62	12	133	40	15	354	8	33	(1)	34	147	6	15	859
Fourgons à bagages		14	8	45	7	5	212	2	(⁸) 14	(1)	11	140	3	4	465
Wagons à marchandises	découverts.	58	195	310	54	171	5,849	44	179	—	313	3,820	57	20	11,070
	fermés. . .	43	6	132	47	13	585	16	68	—	23	464	"	15	1,412
	pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	—	"	10	"	"	25
	pr bétail. .	3	8	56	"	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble.	104	209	504	101	192	7,019	78	249	(1)	386	4,344	61	42	13,289
Véhicules divers		11	1	1	4	2	17	4	1	(¹)	7	7	"	2	57
TOTALX (véhicules de transport)	en 1893 . .	191	230	683	152	214	7,602	92	297	(1)	438	4,638	70	63	14,670
	en 1892 . .	183	230	672	151	214	7,602	92	296	—	428	4,638	70	63	14,639
Différences pour 1893. . .		+ 8	"	+ 11	+ 1	"	"	"	+ 1	—	+ 10	"	"	"	+ 31

(¹) A la fin de 1893, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 5^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1893 comprenait : 2,871 wagons découverts, 2,557 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 843 wagons pour bétail et 1,102 véhicules divers.

(²) Dont 2	} affectés au service spécial des trains-tramways.
(³) — 5	
(⁴) — 19	
(⁵) — 9	
(⁶) — 10	
(⁷) — 11	
(⁸) — 4	

N^o XXXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (¹)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	446,501	40,182	1,664	488,347	»	»	»	»	446,501	40,182	1,664	488,347
Chimay	»	58,017	198,346	256,363	»	9,120	27,740	(²) 36,860	»	67,137	226,086	293,223
Flandre occidentale. . . .	(³) 890,854	178,132	115,279	1,184,265	13	13	»	26	(³) 890,867	178,145	115,279	1,184,291
Gand-Eecloo-Bruges	255,869	50,401	»	306,270	»	»	»	»	255,869	50,401	»	306,270
Gand à Terneuzen	82,763	57,486	54,371	194,560	»	»	»	»	82,703	57,486	54,371	194,560
Grand Central belge	1,835,798	1,381,523	381,007	3,598,328	84,332	200	»	84,532	1,920,130	1,381,723	381,007	3,682,860
Hasselt à Maeseyck	82	»	102,836	102,418	»	»	»	»	82	»	102,336	102,418
Liège à Maestricht	(⁴) 243,944	128,782	15,330	388,056	»	»	»	»	(⁴) 243,944	128,782	15,330	388,056
Liégeois-Limbourgeois . . .	436,157	404,548	»	840,705	»	»	»	»	436,157	404,548	»	840,705
Malines à Terneuzen	(⁵) 148,507	224,908	125,394	498,809	»	»	»	»	(⁵) 148,507	224,908	125,394	498,809
Nord belge	(⁶) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469	»	»	»	»	(⁶) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469
Taviers à Embresin.	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas .	64,091	11,449	10,411	85,951	12,589	2,047	2,047	16,683	76,680	13,496	12,458	102,634
Totaux pour 1893 . .	6,031,769	3,748,634	1,044,138	10,824,541	96,934	11,380	29,787	138,101	6,128,703	3,760,014	1,073,925	10,962,642
— pour 1892 . .	6,044,782	3,678,879	934,064	10,657,725	98,675	11,001	28,338	138,014	6,143,457	3,689,880	962,402	10,795,739
Différences pour 1893 . .	— 13,013	+ 69,755	+ 110,074	+ 166,816	— 1,741	+ 379	+ 1,449	+ 87	— 14,754	+ 70,134	+ 111,523	+ 166,903

(¹) Non compris, depuis 1893, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(²) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(³) Y compris 103,473 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(⁴) — 114,528 — — par les trains-tramways.

(⁵) — 31,818 — — par les voitures à vapeur.

(⁶) — 536,011 — — par les trains-tramways.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTAL	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	31,551	59,408	3,468	6,446	39,768	72,300
	2 ^e — (—)	247,179	264,753	27,092	27,389	283,762	308,000
	3 ^e — (—)	1,011,996	570,758	262,228	134,170	2,243,630	1,132,000
	Ensemble. (—)	1.290,726	894,619	292,788	168,005	2,567,160	1,512,300
Bagages.	taxés au minimum (colis.)	4,763	4,027	•	»	13,414	31,900
	— au poids (quintaux.)	6,325	8,189	1,804	4,448	13,344	31,900
	Ensemble.	—	9,216	—	4,448	—	31,900
Petites mar- chandises.	taxées au minimum . (expéditions.)	49,655	20,314	•	»	279,273	403,700
	— au poids (quintaux.)	58,711	74,731	19,909	27,468	159,606	116,100
	Ensemble.	—	95,045	—	27,468	—	219,800
Grosses mar- chandises.	taxées au minimum . . (expéditions.)	8,038	17,524	»	»	29,232	28,900
	— au poids (tonnes.)	62,337	197,043	184,631	312,643	740,558	1,216,000
	Ensemble.	—	214,567	—	312,643	—	1,245,000
Finances. (groupes.)		3,258	1,454	1,070	710	53,109	9,000
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	•	»	17	30
	— à petite — (—)	4	40	23	446	»	»
	Ensemble. (—)	4	40	23	446	17	30
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	50	573	1,078	17,600
	— à petite — (—)	17,120	30,833	1,241	14,357	725	7,800
	Ensemble. (—)	17,120	30,833	1,291	14,930	1,803	25,500
Produits extraordinaires (francs.)		—	20,778	—	23,727	—	19,400
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	1,266,552	—	⁽⁵⁾ 552,077	—	3,063,620
Dépenses — — (—)		—	773,314	—	⁽⁶⁾ 381,442	—	1,736,940
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	493,241	—	170,635	—	1,326,680
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	61.06 p. %	—	69.09 p. %	—	56.69 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises et les administrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors
(2) Y compris le mouvement (559,452 voyageurs) et la recette (204,998 francs) des trains-tramways organisés sur la section de
(3) Y compris les cartes d'abonnement et les billets d'ouvriers dont il a été fait abstraction antérieurement à 1895 dans les données
(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des animaux est exprimé par
(5) Y compris une somme de 55,016 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, d
(6) Y compris une somme de 4,250 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

elle (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1893.

COMPAGNIES.										
ECLOO- GES.	GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
14,576	4,704	2,543	418,550	206,690	1,696	2,517	16,986	28,636	222,300	392,876
131,368	11,043	40,615	592,453	691,448	9,008	9,344	69,754	68,662	1,383,121	1,511,575
246,349	235,314	173,027	5,981,047	2,829,304	59,297	46,730	955,661 ⁽²⁾	434,208 ⁽²⁾	14,165,159	5,566,592
392,293	248,061	186,185	6,692,050	3,727,442	70,004 ⁽³⁾	58,558	1,042,401	531,506	12,770,580	7,471,043
4,000	562	965	23,519	64,840	643	322	"	"	41,623	123,980
2,210	4,231		49,468		385	797	8,372	8,263	52,455	
3,210	—	965	—	64,840	—	1,449	—	8,263	—	123,980
24,616	4,385	4,645	364,328	564,010	21,677	7,584	"	"	782,484	1,021,403
27,228	14,541	9,876	208,970		9,325	40,504	47,943	33,586	534,560	
51,844	—	11,524	—	564,010	—	18,088	—	33,586	—	1,021,403
8,006	789	912	57,691	9,010,467	4,032	4,689	"	"	403,247	12,225,547
205,172	424,514	378,445	4,177,854		37,915	88,724	768,240	789,855	6,528,763	
213,178	—	379,327	—	9,010,467	—	60,443	—	789,855	—	12,225,547
4,047	432	943	18,746	3,753	4,144	342	2,935	737	84,327	17,992
36	"	"	55	2,815	"	"	3	73	77	3,230
"	"	"	30	757	"	"	"	"	57	1,243
36	"	"	85	3,572	"	"	3	73	134	4,473
7,444	"	"	2,847	7,344	1	18	160	3,240	—	36,312
14,386	572	5,235	87,950	90,878	467	5,897	886	11,120	—	180,603
21,830	572	5,235	90,797	98,249	468	5,915	1,046	14,360	—	216,915
50,444	—	33,135	—	175,249	—	49,169	—	94,802	—	436,706
33,882	—	617,314	—	13,647,522	—	163,604	—	1,473,182	—	21,517,759
99,825	—	330,123	—	7,167,382	—	163,502	—	844,715	—	11,797,244
34,057	—	287,188	—	6,480,140	—	402	—	628,467	—	9,720,545
"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"
1.48p.‰	—	53.48p.‰	—	52.52 p.‰	—	99.91p.‰	—	57.24 p.‰	—	—

et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations possibles d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

se rapportant au chemin de fer de Hasselt à Maeseyck.

ités; pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.

question dans le renvoi (5) ci-dessus.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouven

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION				
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A T
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	222,300	392,876	20,889	42,577
	2 ^e — (—)	4,383,424	4,514,575	457,989	227,497
	3 ^e — (—)	14,465,459	5,566,592	688,038	449,034
	Ensemble. (—)	12,770,580	7,474,043	(2) 866,916	719,408
Bagages	taxés au minimum (colis.)	44,623	423,980	5,635	2,282
	— au poids (quintaux.)	52,455		3,700	8,877
	Ensemble.	—	123,980	—	41,159
Petites mar- chandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	782,484	1,021,403	446,893	50,072
	— au poids. (quintaux.)	534,560		97,384	436,338
	Ensemble.	—	4,021,403	—	486,440
Grosses mar- chandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	403,247	12,225,547	44,954	47,944
	— au poids. (tonnes.)	6,528,763		1,461,459	1,633,894
	Ensemble	—	12,225,547	—	4,654,832
Finances (groups.)		84,327	47,992	6,592	2,476
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	77	3,230	40	4,080
	— à petite — (—)	57	4,243	»	»
	Ensemble. (—)	434	4,473	40	4,080
Chevaux et bestiaux (3)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,342	320	8,096
	— à petite — (—)	—	480,603	3,249	39,613
	Ensemble. (—)	—	216,945	3,569	47,709
Produits extraordinaires. (francs.)		—	436,706	—	43,998
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	24,517,759	—	2,663,772
Dépenses — — . . . (—)		—	14,797,244	—	1,653,744
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,720,515	—	1,040,058
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	—	—	62.08 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchan-
belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs*; dès lors, il n'est plus p
(2) Y compris les cartes d'abonnements et les billets d'ouvriers dont il n'a pas été tenu compte dans le *mouvement des voy*
(3) Voir note de renvoi (4) de la page précédente.
(4) 1,998 envois taxés *par expédition* et 2,847 tarifés *par tête*.
(5) 9,505 — — — et 149,427 — —
(6) 11,503 — — — et 152,274 — —

e (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1893. (Suite.)

S COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
ORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
ent.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
028	597,72	"	"	2,865	2,813	587,97	1,057,979	8.71	2.58
081	891,493	40,408	9,932	29,698	19,120	2,611,090	2,726,152	22.44	6.66
552	2,027,278	"	"	224,315	79,067	17,978,098	8,365,404	68.85	20.4
661	3,516,496	40,408	9,932	256,908	101,000	21,177,17	12,149,535	100. "	29.66
	"	"	"	765	387	49,577	308,970	100. "	0.75
744	468,261	"	"	593	631	116,587			
	468,261	—	"	—	1,018	—	308,970	100. "	0.75
	"	"	"	43,415	15,478	1,054,366	2,026,638	100. "	4.95
219	711,474	2,488	2,877	19,789	14,816	1,149,867			
	711,474	—	2,877	—	30,294	—	2,026,638	100. "	4.95
	"	"	"	4,000	2,669	130,847	23,968,823	100. "	58.51
472	9,234,212	38,798	38,445	78,556	85,954	15,752,827			
	9,234,212	—	38,445	—	88,623	—	23,968,823	100. "	58.51
992	24,010	"	"	8,128	587	221,834	47,587	100. "	0.12
	"	"	"	"	"	117	4,310	28.05	0.01
128	9,779	"	"	"	"	4,187	11,054	71.95	0.03
28	9,779	"	"	"	"	4,304	15,364	100. "	0.04
	"	"	"	22	122	(4)	44,662	12.21	0.11
57	96,205	"	"	252	1,366	(5)	321,211	87.79	0.78
57	96,205	"	"	274	1,488	(6)	365,873	100. "	0.89
	1,528,982	—	1,969	—	1,044	—	2,080,531	100 "	5.08
	15,289,119	—	53,223	—	224,054	—	40,963,327	—	100. "
	5,625,723	—	29,585	—	144,997	—	19,933,719		
	9,663,396	—	23,638	—	79,057	—	21,029,608		
	"	—	"	—	"	—	"		
	36.80 p. %	—	55.59 p. %	—	64.71 p. %	—	48.66 p. %		

s et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations
le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
liégeois-limbourgeois, antérieurement à 1893.

N° XXXIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies
Comparaison

DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		Anvers à Gand.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	1
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	1
5	Agents commerciaux.	1
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	1
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14
8	Capitaines et seconds de steamers	4
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	4
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	1
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	49
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	14
Ensemble (rubrique A).		68
B. Agents divers et ouvriers.		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clémans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc..	403
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	110
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	443
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	43
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	41
Ensemble (rubrique B).		380
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1893. . .		448
— — — — — pour 1892 . .		427
Différences pour 1893		+ 21

Personnel. — Effectif au 31 décembre 1893.

1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.										TOTAUX.	
Gand-Ecclou- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1893.	1892.
1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	15	15
»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
1	2	25	1	2	1	3	1	»	»	46	43
»	1	18	»	»	2	»	10	»	»	31	32
»	1	3	»	»	2	1	»	»	»	7	6
4	2	118	1	3	6	4	20	»	1	171	172
14	8	146	6	12	25	16	49	»	6	332	327
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
1	»	»	»	»	1	1	83	1	1	93	91
1	1	»	»	»	4	»	»	»	1	8	6
1	1	18	2	3	6	»	14	»	»	48	50
20	13	304	4	28	52	36	249	»	11	857	859
6	4	109	»	6	16	7	74	1	2	295	302
7	10	234	2	17	54	22	195	2	4	625	596
56	44	979	18	72	170	91	696	6	27	2,535	2,506
49	46	1,619	12	51	120	133	973	4	25	3,404	3,403
98	52	939	39	114	228	154	541	6	41	2,887	2,800
54	17	608	6	32	221	82	487	1	16	1,858	1,840
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14
»	3	42	1	2	6	2	87	»	2	161	161
201	118	3,208	58	199	575	371	2,088	11	84	8,323	8,218
257	162	4,187	76	271	745	462	2,784	17	111	10,858	10,724
247	160	4,196	75	271	747	450	2,713	14	111	10,724	—
+ 10	+ 2	— 9	+ 1	»	— 2	+ 12	+ 71	+ 3	»	+ 134	—

N^o XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies

Comparaison

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES (Imprudence, circulation sur)			
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Chimay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flandre occidentale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Gand-Eecloo-Bruges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Gand à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grand Central belge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3
Hasselt à Maseyck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liège à Maestricht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4
Liégeois-Limbourgeois	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	7
Malines à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Nord belge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	10
Taviers à Embresin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Termonde à Saint-Nicolas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAUX pour 1893	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	6
— pour 1892	0	0	0	0	4	5	6	15	0	1	5	6	3	7	10	16
Différence pour 1893	0	2	1	3	-4	-5	-6	-15	0	-1	-5	-6	-1	0	-4	-10

accidents survenus aux personnes. — Année 1893.

1893 et 1892.

CIRCONSTANCES DIVERSES. Des trains, ivresse, suicide, etc.		TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
		Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	2	4	3	»	4	»	4	»	4	»	4	»	4	4	4	»	2	4	3	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	7	7	4	4	12	»	2	»	2	2	4	»	3	5	4	4	7	7	4	4	12
»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	7	8	6	»	14	»	»	»	»	4	3	»	7	4	3	»	7	8	6	»	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	4	»	4	»	»	»	»	3	4	»	4	»	»	»	»	3	4	»	4
4	5	2	10	3	15	»	4	»	4	»	7	2	9	2	2	4	5	2	40	3	45
»	»	4	»	»	4	»	»	»	»	4	»	»	4	»	»	»	»	4	»	»	4
»	7	6	15	»	21	2	»	»	2	2	10	»	12	2	5	»	7	6	15	»	21
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	28	28	42	4	74	2	4	»	6	12	26	2	40	14	12	2	28	28	42	4	74
»	13	23	26	2	51	3	7	»	10	10	17	7	34	10	3	»	13	23	27	7	57
+2	+15	+5	+16	+2	+23	- 1	- 3	»	- 4	+2	+9	-5	+ 6	+4	+9	+2	+15	+5	+15	- 3	+17

PARTIE B.

POSTES.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

L'arrangement conclu à Vienne le 4 juillet 1891, concernant le service international des abonnements aux journaux et aux publications périodiques par la poste, a été mis à exécution à partir du 1^{er} janvier 1893.

Ce service a été établi dans les relations de la Belgique avec les pays ci-après : Allemagne, Autriche-Hongrie, Danemark, Egypte, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie et Uruguay.

Les autres conventions et arrangements issus du Congrès de Vienne et entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1892, ont été appliqués sans modifications marquantes, pendant l'exercice 1893.

Diverses extensions dans la sphère d'application de ces actes ont été réalisées en 1893. Ce sont, en ce qui concerne la Belgique, l'introduction du service des envois contre remboursement dans ses relations avec le Chili et celle du service des mandats-poste, dans ses rapports avec la Grèce, le Royaume de Siam, le Salvador, l'agence postale allemande de Tientsin (Chine) et les bureaux autrichiens de Caïfa, Candie, Canée, Chios, Durazzo, Jaffa, Jérusalem, Kerassunde, Metelin, Prevesa, Retimo, Rhodes, Samsoun, Santi-Quaranta, Trebizonde et Valona (Turquie).

Par une convention particulière signée entre la Belgique et le Congo, sous la date du 15 mai 1893, un service d'échange de fonds par mandats-poste a été établi entre les deux pays. Ce service a fonctionné à partir du 1^{er} septembre.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR

Un arrêté royal du 14 mai 1893 a décrété le remplacement de toute la série des valeurs d'affranchissement postales en usage, par des timbres ou des formules portant la mention « *ne pas livrer le dimanche* ». Ces timbres et formules ont été émis successivement.

Ils ont fourni au public le moyen de marquer à la poste, par la suppression ou le maintien de la légende dominicale, son intention de faire effectuer ou suspendre le dimanche la remise à domicile de ses envois, par facteur. L'innovation a pour but de réduire la tâche dominicale des agents des postes et spécialement des facteurs, dans la mesure que le public juge lui-même

opportune. Dans le même ordre d'idées, la remise à domicile par facteur, des correspondances expédiées en franchise postale, a été supprimée le dimanche, par mesure générale.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B. 14,
et III, p. B. 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories. . .	En 1893.	72,296,026	30,011,696	102,307,722
	En 1892.	70,276,390	29,048,851	99,295,241
	Différences en 1893. .	+ 2,019,636	+ 992,845	+ 3,012,481
		ou + 2.87 p. ‰	ou + 3.42 p. ‰	ou + 3.03 p. ‰
Cartes postales	En 1893.	33,320,300	6,875,466	40,195,766
	En 1892.	32,914,882	6,345,300	39,260,182
	Différences en 1893. .	+ 405,418	+ 530,166	+ 935,584
		ou + 1.23 p. ‰	ou + 8.36 p. ‰	ou + 2.38 p. ‰
Totaux.	En 1893.	105,616,326	36,887,462	142,503,488
	En 1892.	103,191,272	35,364,451	138,555,423
	Différences en 1893. .	+ 2,425,054	+ 1,523,011	+ 3,948,065
		ou + 2.35 p. ‰	ou + 4.31 p. ‰	ou + 2.86 p. ‰

Les cartes de visites sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1893, de 4,233,556 contre 4,026,880 en 1892. C'est pour 1893, 208,676 cartes ou 5.18 p. ‰ en plus.

I, p. B. 14,
et III, p. B. 18.

En 1893, le poste a, en outre, transporté 19,103,153 lettres de service. C'est, sur 1892 (17,891,763), une augmentation de 1,211,392 lettres ou de 6.77 p. ‰.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1893	108,221,087	80,579,743	4,416,620	1,291,511
En 1892	100,693,346	88,274,979	4,508,803	1,189,370
Différences en 1893. . .	+ 7,527,741 ou + 7.48 p. %	— 7,695,236 ou — 8.72 p. %	— 92,183 ou — 2.04 p. %	+ 102,141 ou + 8.58 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui III, p. B, 18.
avait été de 69,292,624 en 1892, s'est élevé à 71,505,520 en 1895, soit en plus 2,012,896 lettres ou 2.90 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est pour 1895, de 86,114,958.

C'est une moyenne de 15.75 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1895 (6,262,272 habitants). Cette moyenne était de 15.63 par habitant, pour 1892.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1895, de 5.68 pour mille lettres expédiées (486,460 sur 86,114,958).

En 1895, *il est tombé en rebut* 177,754 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 18.
Sur ce nombre 100,204 lettres (56.57 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1892, il y avait eu 187,955 lettres-rebut, dont 102,750 (54.67 p. %) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1895, de 5,576 dont 87 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 6,525-08. Il en a été retrouvé 950 ou 26.01 p. %, parmi lesquelles 12 contenaient pour fr. 1,408-91 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1892 de 5,409 dont 90 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 9,221-50. Sur ce nombre, 929 lettres ou 27.25 p. %, dont 5 renfermaient pour fr. 148-20 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,859,975 en III, p. B, 18.
1892; il est de 28,854,442 en 1895; augmentation : 974,467 ou 3.50 p. %.

§ 5. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est III, p. B, 18.
élevé de 751,852 en 1892 à 747,957 en 1895, soit 16,125 envois ou 2.20 p. % en plus pour 1895.

Cinq objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1895.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1895, à un échange de 1,059,112 lettres recommandées. C'est, sur 1892 (1,025,785), un accroissement de 15,529 ou de 1.50 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18.

En 1895, il a été expédié 242,549 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 288,917,959-28. C'est, sur 1892, une diminution de 9,585 en nombre et de fr. 15,951,585-75 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,191 francs pour 1895; il était de 1,285 francs en 1890, de 1,261 francs en 1891 et de 1,202 francs en 1892.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1895, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,420-20. La diminution sur 1892 est de fr. 2,806-65. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 44,288-70 en 1895, contre fr. 45,458-60 en 1892, soit une augmentation de fr. 850-10.

En *service international*, il a été échangé 158,142 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122,065,759-50. Comparativement au mouvement de 1892, c'est une augmentation de 5,049 en nombre et une diminution de fr. 5,472,406-75 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1895, le nombre de 580,691 envois, représentant une valeur de fr. 410,985,698-58, avec un produit de fr. 215,695-40.

Six lettres-valeur ont été perdues en 1895.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 19.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1895, de 1,004,522 dont 965,578 dans le rayon local du bureau de destination et 58,744 en dehors de ce rayon.

59,180 ont été délivrés par la Poste et 945,142 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1892 (875,856), l'augmentation est de 150,486 (ou 14.93 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le nombre de mandats émis s'est élevé, en 1895, à 1,027,892 et le montant à fr. 101,874,785-85 (non compris 94,084 titres, s'élevant ensemble à

fr. 27,487,162-92, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'année précédente se traduit ainsi par 10,971 mandats (1.08 p. %), d'une valeur totale de fr. 1,471,217-45 (1.46 p. %).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 4,272-55 (1.25 p. %), celui de l'exercice précédent.

On constate également une progression dans la valeur moyenne du mandat qui, de fr. 98-75 qu'elle était en 1892, est montée à fr. 99-11 en 1895.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1895, 1,064,520 bons de poste, d'un montant global de 8,968,565 francs, soit en plus sur l'année 1892, 57,905 titres (5.69 p. %), représentant une valeur de 257,261 francs (2.95 p. %).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a également augmenté de fr. 2,143-80 (3.52 p. %).

§ 5. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

En 1895, il a été délivré 6,299 mandats en plus qu'en 1892 (2.01 p. %).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des titres et le produit des taxes ont dépassé ceux de 1892, respectivement de fr. 101,420-67 (0.64 p. %) et de fr. 1,925-81 (1.04 p. %).

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

En 1895, 41,258 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,247-60, soit une diminution de 5.51 p. % comparativement à l'exercice précédent (45,552 effets, ayant rapporté fr. 8,710-40 de taxes).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été fait 578 protêts par huissiers et 164 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le nombre des effets de commerce remis à l'encaissement par la poste a continué de progresser.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été déposé, en 1895, 2,040,627 effets s'élevant ensemble à fr. 465,158,089-88. C'est, sur 1892, une augmentation de 57,888 effets (2.92 p. %) et une diminution de fr. 1,412,718-25 (0.50 p. %) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 707,911-05, dépassant de fr. 12,567-40 ou 1.78 p. %, le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 40,716 protêts par huissiers et 95,825 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été déposé, en 1893, 152,956 coupons ⁽¹⁾ et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,552,420-70.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1892, avait été de 165,452 et le montant, de fr. 1,475,590-81.

Il y a donc eu diminution de 12,476 (7.54 p. %) quant au nombre des valeurs, et de fr. 122,970-11 (8.33 p. %) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1892, à fr. 3,222-65, n'a atteint, en 1893, que fr. 2,960-45, soit une différence en moins de fr. 262-20 (8.14 p. %) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1893.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,515,856) est de 369,485 (9.56 p. %) et celle du montant de ces titres (fr. 156,424,599-58), de fr. 12,291,928-60 (8.53 p. %).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 711,051-90, soit une différence en plus de fr. 58,125-85 (8.90 p. %).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 37,012 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 613,156-20 et qui ont rapporté fr. 6,737-40 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement qui se traduisait, en 1892, par 77,092 titres, est tombé à 74,499.

La diminution a donc été de 2,593 (3.36 p. %).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,857,972-76, contre fr. 2,606,622-14 en 1892, soit une augmentation de fr. 251,350-62 (8.88 p. %).

Les Offices étrangers nous ont transmis 62,636 valeurs, d'où une augmentation de 425 (0.68 p. %); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 2,988,562-12, accusant ainsi une diminution de fr. 103,976-40 (3.36 p. %).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,556-20) a diminué de fr. 89.60 (1.17 p. %).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été souscrit, en 1893, 291,570 abonnements ayant produit une taxe de fr. 58,091-90.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1892, accusent une augmentation de 507 (0.17 p. %) quant au nombre, et une diminution de fr. 48,211-56 (55.86 p. %) du chef de la taxe.

Cette diminution s'explique par le fait qu'un arrêté royal en date du 15 décembre 1892 a abaissé de plus de moitié, la taxe à percevoir sur les abonnements aux journaux à prendre cours le 1^{er} janvier 1893.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations effectuées par les bureaux de poste, pour compte de la Caisse d'épargne, continuent à suivre une marche ascendante fortement accentuée.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1893	1,312,695	108,426,404	361,789	77,603,851 46	715,470	258,088,312 »
En 1892	1,169,349	95,490,484	340,388	77,349,737 65	635,378	224,761,222 40
Différences en 1893 . . .	+ 143,346 ou +12.26 p. %.	+12,935,920 ou +13.54 p. %.	+ 21,401 ou + 6.29 p. %.	+ 254,113 81 ou + 0.32 p. %.	+ 80,092 ou +12 61 p. %.	+33,327,089 60 ou +14.83 p. %.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1893	5,384	14,526,183 03	2,739	7,401,200 99	13,389	54,078,900
En 1892	5,691	14,623,213 67	2,365	6,177,853 24	12,178	48,055,400
Différences en 1893 . . .	— 307 ou — 5.39 p. %.	— 97,030 64 ou — 0.66 p. %.	+ 374 ou +15.81 p. %.	+ 1,223,347 75 ou +19.80 p. %.	+ 1,211 ou + 9.94 p. %.	+ 6,023,500 ou +12.53 p. %.

Le service de la Caisse de retraite se développe aussi sensiblement.

Le mouvement des opérations accomplies en cette matière, se chiffre comme il suit :

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1893.	27,682	526,692	7,753	344,120 94	162	21,747 46	21	525
En 1892	17,829	405,782	6,306	282,701 50	155	33,715 51	15	375
Différence en 1893 . . .	+ 9,853 ou + 55.26 p. %.	+121,110 ou + 29.84 p. %.	+ 1,447 ou + 22.95 p. %.	+61,419 44 ou + 21.73 p. %.	+ 7 ou + 4.52 p. %.	—11,968 05 ou — 35.50 p. %.	+ 6 ou + 40 p. %.	+ 150 ou + 40 p. %.

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1893, à fr. 44,729-15; cette somme est inférieure de fr. 134-10 ou 0.50 p. % au montant des droits perçus en 1892 (fr. 44,863-25).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 200,209-56, en 1892, a atteint, en 1893, fr. 201,298-15, soit une augmentation de fr. 1,088-59 ou 0.54 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1893, ce nombre s'élève à 833 bureaux répartis entre 785 localités.

Parmi ces 833 bureaux se trouvent 244 sous-perceptions, 11 bureaux de dépôts de poste et 36 dépôts-relais.

150 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1893; le nombre en est ainsi porté à 6,844.

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Boîtes attachées aux malles-poste . . .	94	99	—	5
— — aux trains vicinaux . .	68	55	+	13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	406,975	416,508	—	9,533

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er} SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1892, de 5,215. En 1893, il s'est élevé à 5,250; augmentation : 35.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 566 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 5 localités et de 10 dans 1 localité.

5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,897 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (118), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération,

1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 594 deux fois et 1,453 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1893, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 24 bureaux ambulants effectuant 61 voyages quotidiens. En 1892, le nombre de ces bureaux a été de 23 faisant par jour 60 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1892, de 5,774 kilomètres; en 1893, il a été de 6,072 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1893, au nombre de 98, soit 5 de moins qu'en 1892 (103).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1892, de 4,253 kilomètres; en 1893, il n'a été que de 3,993 kilomètres; diminution : 258 kilomètres.

En 1893, les services de malle-poste ont transporté approximativement 256,520 voyageurs, soit 20,412 voyageurs de moins qu'en 1892 (256,932).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1893.		En 1892.		Différences pour 1893.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,059	154	2,012	146	+ 47	+ 8
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,395	17	3,356	15	+ 39	+ 2
	5,454	171	5,368	161	+ 86	+ 10
Totaux.	5,625		5,529		+ 96	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1893, s'élève à fr. 18,276,628-06, soit une augmentation de fr. 762,734-96, ou de 4.56 p. % sur celle de 1892, qui était de fr. 17,513,873-10.

IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1893, à la somme de fr. 9,721,873-76, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1893, à 456,199 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,178,072-76 et la recette brute à fr. 18,276,628-06, le rapport entre ces deux sommes est de 55.69 p. %, tandis qu'il était, en 1892, de 56.84 p. %.

La recette nette s'élève pour 1893, à fr. 8,098,555-50.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.



ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27 79	52,135,096	15 64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	3.79
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	5.78
1874.	41,406,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	3.65
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	4.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	3.60
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	2.08
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	2.22
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	7.40
1880.	50,868,309	4 89	22,550,749	9.63	73,419,058	6 36	14,778,322	9.63
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	2.96
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	5.33
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	7.37
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	4.09
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	7.54
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 1.44
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	—14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	—14.42
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	6.98
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	3.83
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	2.88
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	3.35
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	— 0.36
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	3.42
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,544,598	2.31	726,880	2.62	2,273,478	2.40	2,021,620	2.62

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

es par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1893 (1).

OSTALES			LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
L'ÉTRANGER.	TOTAL.							
Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	7,964,460	»	46,871,539	»	18,425,498	»
»	687,349	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.10
144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
305.16	6,035,861	29.15	8,439,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.51
17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	51,959,000	18.01
10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	55,665,000	2.53
7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
10.85	2,542,243	8.22	625,188	3.80	476,666	2.54	4,123,776	6.40

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1895 et 1892.

			ANNÉES		DIFFÉRENCE	
			1893.	1892.	pour 1893.	
Lettres assurées.						
Nombre de lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur {	à destination de l'intérieur.	242,549	251,934	— 9,385
		— de l'étranger.	65,518	64,974	+ 544	
	Ensemble.		308,067	316,908	— 8,841	
	originaires de l'étranger		72,624	70,449	+ 2,505	
Totaux.			380,691	387,027	— 6,336	
Montant des lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur {	à destination de l'intérieur.	288,917,959 28	302,869,545 01	— 13,951,585 7
		— de l'étranger.	63,444,956 99	63,915,472 59	— 470,515 6	
	Ensemble.		352,362,916 27	366,785,017 60	— 14,422,401 3	
	originaires de l'étranger		58,620,782 31	54,677,859 98	+ 3,942,922 3	
Totaux.			410,983,698 58	421,462,877 58	— 10,479,179	
Produit {	port		73,685 "	72,963 75	+ 721 2	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		442,008 40	448,450 30	— 6,441 9	
	Totaux.		215,693 40	221,414 05	— 5,720 6	
Nombre de lettres perdues ou spoliées			6	"	+ 6	
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(2) 12,190	"	+ 12,190	
Mandats et bons de poste.						
Nombre de {	mandats de et à destination de l'intérieur		(3) 1,027,892	(4) 1,016,921	+ 10,971	
	bons de poste		1,064,520	1,026,617	+ 37,903	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		319,667	313,368	+ 6,299	
	Ensemble.		2,412,079	2,356,906	+ 55,173	
	mandats originaires de l'étranger.		352,979	359,261	— 6,282	
Totaux.			2,765,058	2,716,167	+ 48,891	
Montant des {	mandats de et à destination de l'intérieur		(5) 101,874,783 85	(6) 100,403,566 40	+ 1,471,217 41	
	bons de poste		8,968,565 "	8,714,304 "	+ 257,261 "	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		15,902,406 77	15,800,986 40	+ 101,420 67	
	Ensemble.		126,745,755 62	124,915,856 50	+ 1,829,899 15	
	mandats originaires de l'étranger.		15,899,919 "	15,975,315 "	— 75,396 "	
Totaux.			142,645,674 62	140,891,171 50	+ 1,754,503 15	
Produit de la taxe. {	Mandats du service intérieur		345,081 85	340,809 50	+ 4,272 35	
	Bons de poste		66,764 90	64,621 40	+ 2,143 80	
	Mandats du service international		(5) 187,094 47	185,170 66	+ 1,923 81	
Totaux			598,941 22	590,601 26	+ 8,339 96	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. {			6	8	— 2	
			152 75	112 05	+ 40 70	
Effets de commerce.						
a. Acceptation.						
Nombre d'effets déposés.			41,238	43,552	— 2,314	
Produit de la taxe			8,247 60	8,710 40	— 462 80	
Nombre de protêts. {	par huissiers		378	346	+ 32	
	par agents des postes		164	190	— 26	
b. Encaissement.						
Nombre d'effets {	déposés		2,040,627	1,982,739	+ 57,888	
	encaissés.		1,887,034	1,830,007	+ 57,024	
Montant des effets {	déposés		463,438,089 88	464,550,808 11	— 1,412,718 23	
	encaissés.		436,311,784 09	438,078,478	— 1,766,696 91	
Produit de la taxe			(6) 707,914 05	695,543 65	+ 12,367 40	
Nombre d'effets protestés. {	par huissiers		40,716	39,030	+ 1,686	
	par agents des postes		93,823	93,182	+ 641	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1895, transporté celles que renfermaient 1,787,069 lettres recommandées. Cinq de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 11,190 à charge du Trésor.

(3) Non compris 94,084 mandats s'élevant à fr. 27,487,162-92 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(4) Non compris 92,544 mandats, s'élevant à fr. 27,105,572-49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Ce chiffre représente le montant des taxes perçues à l'émission, en Belgique; la balance des comptes des mandats échangés avec les Offices étrangers donne, comme produit total de la taxe, fr. 181,015.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 585-50) et pour le paiement, aux facteurs et tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 589-50).

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1893 et 1892.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1893.	1892.	pour 1893.
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)		(1) 4,345,856	3,946,374	+ 369,485
Quantité des quittances	{	(1) 156,424,599 38	144,132,670 78	+ 12,291,928 60
	{	132,515,823 57	119,375,676 68	+ 13,140,146 89
Montant de la taxe		(1) 744,054 90	652,928 05	+ 58,123 85
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{	277,504	279,176	- 4,672
	{	(2) 43,866	44,687	+ 2,179
Totaux		294,370	290,863	+ 507
Quantité des abonnements souscrits		4,851,317 41	4,882,407 23	- 31,089 82
Montant de la taxe		38,094 90	86,303 26	- 48,214 36
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		452,956	465,432	- 12,476
Quantité des coupons et des titres amortis	{	4,352,420 70	4,475,390 84	- 122,970 14
	{	4,322,029 40	4,450,465 04	- 128,435 64
Montant de la taxe		2,960 45	3,222 65	- 262 20
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{	74,499	77,092	- 2,593
	{	62,636	62,214	+ 425
Quantité des valeurs	{	(3) 2,837,972 76	2,606,622 44	+ 231,350 62
	{	2,988,362 42	3,092,338 52	- 403,976 40
Quantité des valeurs	{	(3) 2,225,786 44	4,946,903 95	+ 278,882 46
	{	2,336,806 47	2,441,612 67	- 74,806 20
Montant d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger		7,556 20	7,645 80	- 89 60
Quantité de valeurs protestées en Belgique	{	429	429	-
	{	46	24	- 5

Y compris 57,012 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 615,156-20 et ayant donné un produit de fr. 6,737-40.
Non compris 1,225 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1893.	71,305,520	747,957	242,549	72,296,026	17,301,752	1,612,262	18,914,014	91,210,040	33,320,300	4,2
	1892.	69,292,624	731,832	251,934	70,276,390	16,210,012	1,468,359	17,678,371	87,954,761	32,914,882	4,0
	Différences. .	+2,012,896	16,125	— 9,385	+2,019,636	+1,091,740	+143,903	+1,235,643	+3,255,279	+ 405,418	+ 2
Expéditions de Belgique.	1893.	14,809,418	491,448	65,518	15,366,384	53,872	23,105	76,977	15,443,361	3,850,938	
	1892.	14,376,011	477,627	64,974	14,918,612	46,995	21,369	68,364	14,986,976	3,719,508	
	Différences. .	+ 433,407	+ 13,821	+ 544	+ 447,772	+ 6,877	+ 1,736	+ 8,613	+ 456,385	+ 131,430	
Expéditions de l'étranger.	1893.	14,025,024	547,664	72,624	14,645,312	79,508	32,656	112,164	14,757,476	3,024,528	
	1892.	13,483,964	546,156	70,119	14,100,239	110,760	34,268	145,028	14,245,267	2,625,792	
	Différences. .	+ 541,060	+ 1,508	+ 2,505	+ 545,073	— 31,252	— 1,612	— 32,864	+ 512,209	+ 398,736	
En général.	1893.	100,139,962	1,787,069	380,691	102,307,722	17,435,132	1,668,023	19,103,155	121,410,877	40,195,766	4,2
	1892.	97,152,599	1,755,615	387,027	99,295,241	16,367,767	1,523,996	17,891,763	117,187,004	39,260,182	4,0
	Différences. .	+2,987,363	+ 31,454	— 6,336	+3,012,481	+1,067,365	+ 144,027	+1,211,392	+4,223,873	+ 935,584	+ 2

(a) Y compris 57,012 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	53,988
	— le Télégraphe	931,590
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	25,192
	— le Télégraphe	15,532

Total. . . 1,004,322

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,004,522 figurant en tête de la colonne.

istiques du mouvement postal.

les 1893 et 1892.

[illegible]

N° IV. — *Recettes postales de toutes nature*

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	SUR L Servi inter
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr.
Résultats de l'année . .	1893.	15,551,423 64	716,458 65	375,097 07	38,091 90	345,08
	1892.	15,200,921 07	704,254 05	364,400 75	86,303 26	340,80
Différences pour 1893 .	en plus.	350,502 57	11,904 60	10,996 32	»	4,27
	en moins	»	»	»	48,211 36	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes post*

		TIMBRES-POSTE.							
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	35 cent.	50 c.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1893.	87,141,043	10,350,411	33,405,042	69,523,082	3,614,919	12,221,348	813,020	1,140
	1892.	88,522,974	9,810,562	31,974,207	68,146,712	3,458,658	11,978,239	758,186	1,121
Différences pour 1893 .	en plus . .	»	549,849	1,430,835	1,376,370	156,261	246,109	54,834	24
	en moins .	1,381,931	»	»	»	»	»	»	»

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1893.	871,410 43	207,208 22	1,670,232 10	6,952,308 20	722,983 80	3,056,057 »	281,557 »	573,27
	1892.	885,229 74	196,211 24	1,598,710 35	6,814,671 20	691,731 60	2,994,559 75	265,365 10	560,98
Différences pour 1893 .	en plus .	»	10,996 98	71,541 75	137,637 »	31,252 20	61,527 25	19,191 90	12,29
	en moins .	13,819 31	»	»	»	»	»	»	»

(a) Supprimées en juin 1891. -- Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
 (b) Il n'a été porté en recette, en 1893, que fr. 16,267,582-29, soit en moins fr. 586,611-14, montant de la valeur des timbres-poste en 1^o pour taxe des non-valeurs; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés par des timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4^o pour la liquidation des sommes dont les bureaux de poste ont été à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5^o pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.
 En 1892, il avait été porté en recette fr. 15,905,175-12.

raison des années 1893 et 1892.

POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste, COUPONS et QUITTANCES encaissés. (Titres périmés.)	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
47	66,764 90	67,871 98	41,572 96	917,470 64	48,276,628 06	
66	64,621 40	40,823 27	9,763 23	517,406 24	47,513,873 40	
81	2,443 80	27,048 71	4,809 73	400,364 43	762,754 96	
	»	»	»	»	»	

e-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1893 et 1892.

A 2 francs.	ENVELOPPES lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
		Petit format. (a)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
				A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
68,070	48,554	8,207	154,972	30,506,897	2,192,553	152,211	18,501	3,329,281	25,916	16,870	32,030	255,028,134
67,521	35,230	28,842	125,853	29,230,890	2,128,504	142,074	17,725	3,285,732	24,788	18,365 1/2	35,195	251,159,079 1/2
549	13,324	»	29,119	1,276,007	64,049	10,137	776	43,549	1,128	»	»	+ 3,869,054 1/2
»	»	29,635	»	»	»	»	»	»	»	1,495 1/2	3,165	

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
136,140 »	5,340 94	902 77	17,046 92	4,525,344 85	219,255 30	15,221 10	3,700 20	332,928 10	6,479 »	1,687 »	6,406 »	16,854,193 43	
135,042 »	3,875 30	1,172 62	13,843 83	4,461,544 50	212,850 40	14,207 40	3,545 »	328,573 20	6,197 »	1,836 55	7,039 »	16.446,046 28 (b)	
1,098 »	1,465 64	»	3,203 09	63,800 35	6,404 90	1,013 70	155 20	4,354 90	282 »	»	»	+ 408,147 15	
»	»	2,269 85	»	»	»	»	»	»	»	149 55	633 »		

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1893, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1893 et en 1892, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1893. . .	2,662,283	2,044,268	571,152	5,277,685
	1892. . .	2,650,892	2,021,350	577,046	5,249,268
Différences pour 1893.		+ 11,391	+ 22,938	— 5,914	+ 28,415
		+ 0.45 p. %	+ 1.13 p. %	— 1.02 p. %	+ 0.54 p. %
Recette. . .	1893. . .	1,558,465 53	1,587,202 22	525,104 55	3,450,769 90
	1892. . .	1,528,042 45	1,586,522 78	551,253 95	3,445,599 16
Différences pour 1893.		+ 10,420 88	+ 879 44	— 6,129 58	+ 5,170 74
		+ 0.68 p. %	+ 0.05 p. %	— 1.85 p. %	+ 0.15 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,662,283 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 59,064 urgents ou 1,467 sur 100,000 ;
 636 collationnés ou 24 sur 100,000 ;
 176 accusés de réception ou 7 sur 100,000,
 et 10,892 enregistrements ou 409 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,612.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 945,142, soit une augmentation de 15.15 p. % sur l'année 1892 ⁽¹⁾.

54 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 9 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1892 à 1895, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 1.13 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 60,862 à 51,112, c'est-à-dire de 16 p. %.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. *Service de transit.*

De 1892 à 1895, le nombre des correspondances en transit a diminué de 1.02 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 5,048,803 en 1895 ⁽³⁾.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1893.	1892.
Service télégraphique	4.50	4.72
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . 70.78 }	80.27	69.47 }
{ Transports égarés, dévoyés . . 9.49 }		
Poste, Marine, Administration centrale, etc..	15.23	15.75

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

⁽²⁾ Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

⁽³⁾ Dont 157,181 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :

a. Dans des stations de l'État.	574
b. — — — — — de compagnies de chemins de fer	84
c. Au centre des villes ou communes	209

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer 403

970

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

a. Dans des stations de l'État.	66
b. — — — — — de compagnies de chemins de fer	12
c. — — — — — bureaux de poste	10
d. — — — — — postes éclusiers	80
e. — — — — — bureaux de police	3
f. — — — — — bureaux militaires	2

175

D. Bureaux de dépôt 476

Total. . . 1,621

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1893.
			1893.	1892.	
			Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes. .	{	sur les chemins de fer de l'État.	3,433	3,501	— 68
		sur poteaux { — — concédés.	4,318	4,334	— 16
		sur les routes ordinaires . . .	1,438	2,226	— 788
		sous terre dans les villes.	14	14	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			100	100	—
Ensemble.			6,303	7,175	— 872
Développement total des fils conducteurs.	{	sur les chemins de fer de l'État.	24,319	25,846	— 1,527
		sur poteaux { — — concédés.	3,427	3,892	— 465
		sur les routes ordinaires . . .	2,460	4,401	— 1,641
		sous terre dans les villes.	314	314	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques			19,247	1,947	+ 17,300
Ensemble.			50,284	36,617	+ 13,667

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Ces chiffres ne comprennent ni 575 kilomètres de lignes (comportant 2,079 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 62 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1894, le réseau complet de la Belgique comprenait 55,616 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse	1,486
	b. — Hughes	79
	c. Autres systèmes	226
	Total.	1,791
Nombre d'appareils téléphoniques en service		8,818

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1893, de 8,565 agents, répartis comme il suit :

	En 1893.		En 1892.		Différences pour 1893.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	226	»	214	»	+ 12	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	4,122	491	4,075	96	+ 47	+ 95
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	1,348	491	1,289	96	+ 59	+ 95
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,049	53	4,751	24	+1,298	+ 29
Ensemble.	4,397	244	3,040	120	+1,357	+ 124
	4,641		3,160		+ 1,481	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,539	185	3,082	162	+ 457	+ 23
TOTAUX.	7,936	429	6,422	282	+1,814	+ 147
	8,365		6,404		+ 1,961	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1893, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,538,463 33	} 3,450,769 90
— international	1,587,202 22	
— de transit	325,104 35	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	207,414 70	} 2,078,309 34
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	20,010 »	
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	5,873 82	
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	1,845,010 82	
Total. . . fr.		5,529,079 24

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1893, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes, fr. 3,234,000 ⁽²⁾	} 4,440,000 »
	Salaires 1,206,000 ⁽²⁾	
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	1,770 » ⁽²⁾	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	29,868 70	
Matériel, objets de consommation	578,731 30 ⁽²⁾	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes).	85,915 »	
Total. . fr.		5,436,285 » ⁽²⁾

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 392,794 24

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de premier établissement et des extensions successives des

(¹) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

(²) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1893,
à fr. 7,906,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,087,714 50

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 2,593,528 75

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 220,644 06

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiques de l'État.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 472,852 04	{	774,517 55
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. . fr. 501,485 51		

Ensemble. . fr. 7,476,204 66

Approvisionnements. 81,499 77

Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1893 fr. 348,695 57

Total égal. . fr. 7,906,400 »

Répartie sur les 50,284 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 7,906,400 francs revient à fr. 157-25 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . fr. 42,962 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers. 73,245 94

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État 15,768 27

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer 261,492 50

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées 129,600 »

Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ 307,200 »

Fr. 787,506 51

Total des prestations. . . fr. 830,268 51

⁽¹⁾ On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1895, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 215,945 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — L'État a créé, pendant l'année 1893, des bureaux centraux auxiliaires à Hal et à Boom; ces bureaux font respectivement partie du groupe de Bruxelles-Vilvorde et du réseau d'Anvers.

L'exploitation, par l'État, du réseau concédé de Mons, a commencé le 1^{er} janvier 1894.

L'État a négocié avec la Compagnie belge du téléphone Bell le rachat du réseau de La Louvière; la date de rachat a été fixée au 1^{er} janvier 1894.

Des arrêtés royaux en date des 30 juin et 30 décembre 1893 fixent les tarifs à appliquer dans les réseaux téléphoniques auxiliaires rattachés ou à rattacher aux réseaux de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand, Liège, Louvain, Verviers et Mons.

Un arrêté royal du 30 décembre 1893 décide que les tarifs d'abonnement en vigueur dans le réseau de Mons continueront d'être appliqués dans ce réseau à partir de la reprise du service par l'État.

L'arrêté royal du 30 décembre 1893, relatif à la reprise par l'État du réseau de La Louvière, stipule que les abonnements en cours au moment de la substitution de l'État au concessionnaire sont taxés aux prix des tarifs du dit concessionnaire.

A leur expiration ou au plus tard le 31 décembre 1894, les abonnés devront adopter le reliement à double fil et acquitter de ce chef la surtaxe prévue par l'arrêté royal du 30 juin 1893.

Le double fil est imposé aux abonnés du réseau de La Louvière en vue du rattachement prochain de ce réseau à celui de Charleroi pour former avec ce dernier une seule exploitation locale.

Le concessionnaire du réseau de Namur a été avisé du rachat de cette exploitation le 1^{er} janvier 1893.

Le bureau central de Nieuport a été transféré de la station de Nieuport (bains) à celle de Nieuport (ville); ce déplacement a eu notamment pour résultat de nous amener de nouveaux abonnés.

L'État a créé, en 1893, des bureaux publics à : Marchiennes (perception des Télégraphes), Ledeborg (poste), Spa (Casino), Charleroi (Bourse), Saint-Gilles (Bruxelles), Huy (sud), Bruxelles (Chancellerie), Ostende (Hippodrome),

Tirlemont et Landen ; par contre, le bureau public qui avait été établi, par la Compagnie belge du téléphone Bell, à Marchiennes, dans une propriété particulière, a été supprimé.

Au 1^{er} janvier 1894, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de cinquante-deux se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux exploités ou repris par l'État .	51
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires	1
Total . . .	52

Au 1^{er} janvier 1894, le nombre des abonnés était de 2,190 à Bruxelles-Hal-Vilvorde ; 1,655 à Anvers-Boom ; 780 à Gand ; 965 à Liège ; 635 à Verviers-Spa ; 505 à Charleroi ; 590 à Mons ; 219 à Namur ; 251 dans le groupe du Littoral ; 125 à Louvain ; 45 à La Louvière ; 61 à Malines ; 60 à Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas ; 67 à Courtrai-Roulers ; 116 à Tournai-Péruwelz et 101 dans le groupe de Landen. Total 7,961 abonnés.

A la même date, le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau était de 93 à Bruxelles-Hal-Vilvorde ; de 54 à Anvers-Boom ; de 3 à Gand ; de 12 à Liège ; de 16 à Verviers-Spa ; de 1 à La Louvière et de 18 à Mons.

Dans les groupes de Tournai, de Landen, de Termonde, du Littoral et de Courtrai, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Nieuport (ville), à Hal et à Boom. Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 44 à 47.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1891, à 873,266.	
En 1892, à 900,933.	Augmentation : 27,667
En 1893, à 946,171.	— 45,238

soit un accroissement moyen de 56,450 par exercice et de 4 p. % environ d'une année à l'autre.

Les bureaux de dépôt de télégrammes établis aux bureaux des postes de Tirlemont (centre) et de Ledeborg (poste) ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux étaient organisées, au 31 décembre 1893, au moyen de soixante-cinq circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique, d'après le système Van Rysselberghe ; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,408 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, onze circuits offrant un développement de 1,124 kilomètres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine ⁽¹⁾.

Au 31 décembre 1893, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 10 heures 50 minutes réparties entre vingt-neuf abonnés.

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Boom	{	Bruxelles-Hal-Vilvorde, Gand, Louvain, Malines, Courtrai-Roulers, Charleroi, Verviers-Spa, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Littoral (groupe du), Liège, Tournai-Péruwelz, Mons, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur, La Louvière.
Hal.	{	Anvers, Gand, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège, Louvain, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Littoral (groupe du), Courtrai-Roulers, Verviers-Spa, Tournai-Péruwelz, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.
Huy (cabine).		Bruxelles-Hal-Vilvorde, Liège, Namur, Charleroi.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	{	Mons, Verviers-Spa, La Louvière.

En outre, des relations ont été établies :

1° Entre Liège et Mons — service limité aux postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Liège ou de Mons;

2° Entre Mons et le groupe du Littoral — service limité aux postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons et : *a.* les bureaux publics du groupe du Littoral; *b.* les abonnés de ce groupe qui disposent d'appareils appropriés en conséquence.

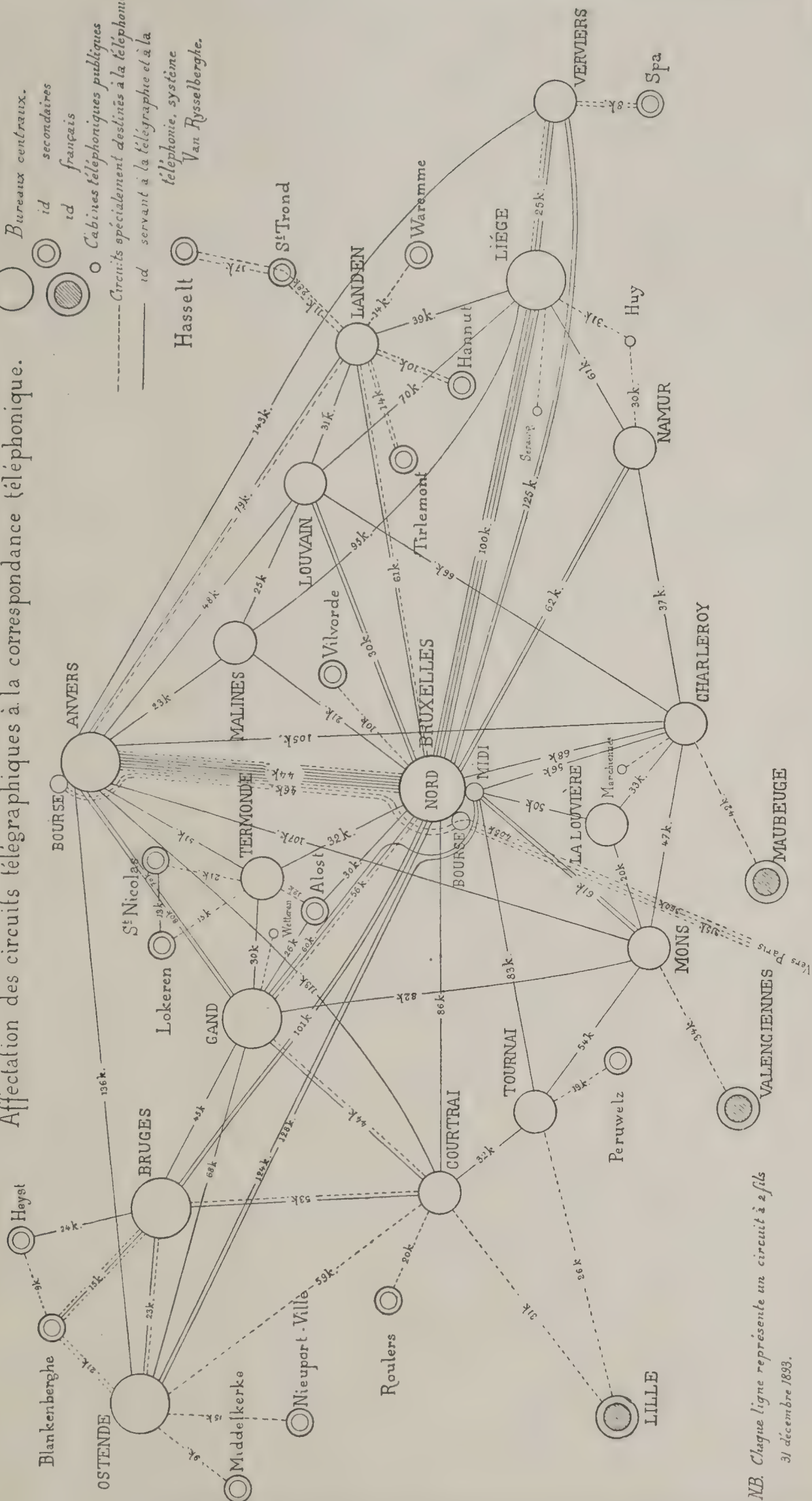
(1) Voir la carte figurant ci-contre et l'annexe II, p. 19.

TÉLÉPHONIE À GRANDE DISTANCE.

Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique.

LÉGENDE.

- Bureaux centraux.
- id secondaires
- id français
- Cabines téléphoniques publiques
- Circuits spécialement destinés à la téléphonie.
- id servant à la télégraphie et à la téléphonie, système Van Rysselberghe.



NB. Chaque ligne représente un circuit à 2 fils
31 décembre 1893.

Statistique comparative de l'exploitation interurbaine interne :

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Nombre de conversations	53,624	64,575	80,420	408,459	431,489	450,436
Recette (abonnements compris) .	56,343 50	65,472 »	88,398 66	125,415 42	156,818 46	187,259 05

Téléphonie internationale. — Les relations franco-belges suivantes ont été organisées pendant le cours de l'année 1893 :

Hal.	{	Paris, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Lannoy.
Boom		Paris.
Bruxelles-Hal-Vilvorde.	{	Valenciennes-Denain, Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Mons	{	Maubeuge - Hautmont-Jeumont, Valenciennes-Denain, Lille - Annœullin-Séclin - Saint - Amand , Roubaix - Tourcoing-Lannoy.
Tournai - Péruwelz.	{	Dunkerque - Bergues, Armentières, Halluin, Douai-Hénin-Liétard-Corbehem, Valenciennes-Denain, Arras.
Charleroi.		Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers	{	Armentières, Halluin, Douai-Hénin-Liétard-Corbehem, Valenciennes-Denain, Arras, Dunkerque-Bergues.
Anvers-Boom		Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand.

En outre, les postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons, ont été mis en relation avec les réseaux français de Dunkerque-Bergues, d'Arras, de Douai-Hénin-Liétard-Corbehem et de Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glagcon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.

A la demande de l'Administration française, des séances d'abonnement dans le service franco-belge ne sont concédées que pour autant que les réseaux français envisagés disposent d'un circuit direct de raccordement à un des réseaux belges en correspondance.

L'Administration belge examine, d'accord avec l'Administration française, la possibilité d'ouvrir d'autres relations franco-belges.

Des négociations ont été entamées avec l'Administration allemande, en vue de l'établissement d'un service téléphonique germano-belge.

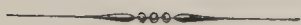
Au 31 décembre 1893, les séances d'abonnement Bruxelles-Paris étaient au nombre de dix-neuf, comportant quotidiennement une durée de 4 heures, réparties entre six abonnés.

A la même date, sept circuits offrant un développement de 952 kilo-

mètres de fils conducteurs (sections belges des circuits) servaient exclusivement à la téléphonie franco-belge.

Le nombre des correspondances à taxe pleine s'est élevé de 50,651, en 1892, à 62,515, en 1895, soit un accroissement de 25.07 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint fr. 95,514.52, en augmentation de 17.05 p. % sur 1892.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1895, trente établissements privés étaient raccordés soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° 1. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1893 et 1892.

		1893.		1892.		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	»	57.48	»	57.12	
	11 à 15 —	71.09	23.78	70.86	23.74	
	16 à 20 —	46.71	40.33	46.72	40.28	
	21 à 30 —	8.97	6.07	9.14	6.24	
	31 à 40 —	2.03	1.41	2.07	1.59	
	41 à 50 —	0.57	0.4	0.58	0.50	
	Au delà de 50 mots.	0.63	0.49	0.63	0.53	
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.34		84.39		
	— complexes	44.21		44.06		
	— urgents	1.48		1.55		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.52	0.85	4.35	0.90	
	Nouvelles de bourse	4.45	7.71	4.49	11.47	
	Transactions commerciales.	39.23	58.39	40.38	57.26	
	Correspondances de journaux	1.07	2.33	1.12	1.63	
	Affaires privées.	53.73	30.72	52.66	28.74	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.68	11.50	15.81	11.57	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		3,048,803		2,737,372		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains	70.7	92.5	69.5	92.4
		Colis égarés ou dévoyés.	9.5		10.1	
		Affaires diverses.	12.3		12.8	
	Service du Télégraphe		4.5		4.7	
		— de la Poste	2.9		2.8	
		— de la Marine.	0.1		0.1	
		100.»		100.»		

(1) Non compris 215,943 télégrammes en 1893 et 200,911 télégrammes en 1892, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés

N^o II. — *Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires.*

DÉSIGNATION DES RELATIONS.		BUREAUX centraux intermédiaires	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers-Boom avec le groupe du Littoral (1) :			
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .		445
2 ^o — d'Ostende	— .		168 et 172 (2)
Anvers-Boom avec Liège.			
— Namur	— .		444
— Tournai-Péruwelz	— .		406
— La Louvière	— .		427
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand)	— .		94
Bruxelles-Hal-Vilvorde avec Lille (—)	Courtrai. .		444
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Tournai. .		409
— Maubeuge (Hautmont et Jeumont)	Tournai et Lille.		420
— Valenciennes (Denain)	Mons et Valenciennes.		431
Charleroi avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :	Mons . . .		95
1 ^o par le circuit d'Alost.	Bruxelles .		98 et 86 (3)
2 ^o — de Termonde	— .		100 et 88 (3)
— Gand	— .		412 et 424 (3)
— Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	— .		447 et 429 (3)
Courtrai-Roulers avec Mons	Tournai. .		86 et 81 (4)
— Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :			
1 ^o par le circuit d'Alost.	Gand . . .		70
2 ^o — de Termonde	— . . .		74
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Lille . . .		42
— Armentières.	— . . .		48
— Halluin.	— . . .		50
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem)	— . . .		65
— Valenciennes (Denain)	— . . .		80
— Arras.	— . . .		89
— Dunkerque (Bergues).	— . . .		409
Gand avec Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme . . .	Bruxelles .		417 et 421 (5)
— Verviers-Spa	— .		484 et 485 (5)
— La Louvière	— .		406 et 440 (5)
— Tournai-Péruwelz	Courtrai .		76
	Bruxelles.		439 et 443 (5)

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.

(²) Selon que l'on utilise les circuits O^1 ou O^2 .

(5) ————— C^1 ou C^2 .

(4) — — — — — My¹ ou M².

(5) — — — G^2 et G^3 ou G^1 .

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Gand avec Liège	Bruxelles .	156 et 160 ⁽¹⁾
— Malines	— .	77 et 81 ⁽¹⁾
— Namur.	— .	118 et 122 ⁽¹⁾
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand)	Courtrai. .	75
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Courtrai et Lille.	86
Huy (bureau public) avec Bruxelles-Hal-Vilvorde	Liège. . .	134
— Charleroi	Namur . .	67
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	80
2° — de Termonde	— .	82
— Tournai-Péruwelz.	Mons. . .	74 et 69 ⁽²⁾
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Namur . .	Bruxelles .	123
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.	— .	144
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Verviers .	Liège. . .	64
— — — avec La Louvière.	Bruxelles .	111
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec le groupe du Littoral :		
1° par le circuit de Bruges	— .	162
2° — d'Ostende	— .	{ 185 189 ⁽³⁾
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	91
2° — de Termonde	— .	93
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Mons. . .	— .	122
Liège avec le groupe du Littoral ⁽³⁾ :		
1° par le circuit de Bruges	— .	201
2° — d'Ostende	— .	{ 224 228 ⁽³⁾
Liège avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	130
2° — de Termonde.	— .	132
Liège avec Tournai-Péruwelz ⁽⁴⁾	— .	183
— Mons ⁽⁵⁾	— .	161
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost . . .	Gand . . .	71
2° — — — de Termonde.	— .	75
3° — d'Ostende — d'Alost.	— .	94
4° — — — de Termonde.	— .	98

(1) Selon que l'on utilise les circuits G³ et G₃ ou G¹.
(2) — — — My¹ ou My².
(3) — — — O¹ ou O².
(4) Relations limitées, dans le réseau de Liège, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.
(5) Relations limitées, dans les deux réseaux, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Courtrai. .	85
2 ^o — d'Ostende	— . .	91
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa ⁽¹⁾ :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .	226
2 ^o — d'Ostende	— .	{ 249 253 ⁽²⁾
Littoral (groupe du) avec Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand) :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Courtrai. .	84
2 ^o — d'Ostende	— .	90
Littoral (groupe du) avec Roubaix-Tourcoing (Lannoy) :		
1 ^o par le circuit de Bruges	{ Courtrai . Lille . .	95
2 ^o — d'Ostende	{ Courtrai . Lille . .	104
Littoral (groupe du) avec Mons ⁽³⁾ :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .	462
2 ^o — d'Ostende	— .	{ 485 489 ⁽²⁾
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	60
2 ^o — de Termonde.	— .	62
Louvain avec Namur	— .	92
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	54
2 ^o — de Termonde.	— .	53
— Tournai-Péruwelz	— .	104
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost.	— .	91
2 ^o — de Termonde.	— .	93
Mons avec Maubeuge (Hautmont-Jeumont).	Valenciennes.	70
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand).	—	83
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy).	{ Valenciennes et Lille.	94
— Fourmies (Anor-Avesnes-Etroeungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies) ⁽⁴⁾	{ Valenciennes et Avesnes.	112
— Dunkerque (Bergues) ⁽⁴⁾	{ Valenciennes et Lille.	161
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem) ⁽⁴⁾	—	117
— Arras ⁽⁴⁾	—	141

⁽¹⁾ Relations limitées, dans le réseau de Verviers, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

⁽²⁾ Selon que l'on utilise les circuits O¹ ou O².

⁽³⁾ Relations limitées, dans le réseau de Mons, aux bureaux publics et aux abonnés à double fil; dans le groupe du Littoral, aux bureaux publics et aux abonnés disposant d'appareils appropriés en conséquence.

⁽⁴⁾ Relations limitées, dans le réseau de Mons, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	92
2° — de Termonde.	— .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	113
2° — de Termonde	— .	115
Tournai-Péruwelz avec Dunkerque (Bergues).	Lille . . .	104
— Arras.	— . . .	84
— Armentières.	— . . .	43
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	— . . .	37
— Halluin	— . . .	45
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem)	— . . .	60
— Valenciennes (Denain)	Mons . . .	88 et 83 (1)
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas (2) :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	155
2° — de Termonde.	— .	157
— Tournai-Péruwelz (2)	— .	208
— Namur	Liège. . .	86

(1) Selon que l'on utilise les circuits My¹ ou MY².

(2) Relations limitées, dans le réseau de Verviers, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

PARTIE D.

MARINE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1895.	Fin 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1895.
Bateaux à vapeur.	18	20	— 2
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école.	4	5	+ 1
Embarcations à vapeur	5	4	— 1
Totaux . . .	54	56	— 2
Canots	225	207	+ 18

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1893.	Fin 1892.	Différences pour 1893.
Fonctionnaires et employés	1,110	1,095	+ 17
Huissiers, messagers, gens de service	12	11	+ 1
Ouvriers	199	186	+ 13
Totaux. . .	1,521	1,290	+ 31

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D, 14.

Alors que le mouvement des voyageurs a fléchi dans des proportions notables sur les diverses voies maritimes concurrentes, on constate une nouvelle augmentation dans le trafic entre Ostende et Douvres.

Il a été transporté, en 1895, 97,566 voyageurs, c'est-à-dire 9,528 en plus qu'en 1892. L'augmentation est donc de 16 p. %. Jamais le mouvement n'a été aussi considérable.

D'après le relevé des billets vendus, il se répartit comme suit :

Trafic anglo-belge	61,209 ;
Trafic de transit	36,357.

Rapprochés des chiffres de 1892, ces résultats présentent un accroissement de 5,297 unités en service anglo-belge, soit 9.5 %, et de 4,051 unités en transit, soit 12.5 p. %.

Mais, ainsi que cela a été établi antérieurement, on compte, dans le trafic anglo-belge, de nombreux billets pour le trajet entre Ostende et Douvres vendus, soit par les agences de transport avec des billets pour au delà de la Belgique, soit à des voyageurs porteurs de billets circulaires, combinables pour Ostende, délivrés en Suisse, en Allemagne, en Autriche, etc. La répartition indiquée ci-dessus n'est donc pas rigoureusement exacte, et le trafic de transit est, en réalité, de beaucoup plus important que ne l'accuse le relevé des billets vendus.

Le même relevé porte 56,211 voyageurs en 1^{re} classe et 61,555 voyageurs en 2^{me} classe. Mais on a débité à bord des malles 55,525 suppléments pour passer de la 2^{me} classe à la 1^{re}. Le nombre des voyageurs, sur les bateaux, a donc été, en réalité, de 69,554 en 1^{re} classe et de 28,032 en 2^{me} classe.

La recette totale de la ligne, y compris les produits extraordinaires et le subside du gouvernement anglais ⁽¹⁾, a été de fr. 1,054,675-05, en augmentation de fr. 27,474-56 sur celle de 1892.

L'accroissement, pour le service des voyageurs seul, a été de fr. 51,445-55.

Tous les facteurs de ce service sont en augmentation. Il faut en excepter, toutefois, la location des malles, dont la suppression a été décidée en 1895, et les billets simples de 2^{me} classe. Mais, de ce côté, la diminution de fr. 4,711-15 n'est qu'apparente, attendu qu'on a vendu pour fr. 5,545-60 en plus qu'en 1892 de suppléments de 2^{me} en 1^{re} classe.

L'augmentation constante du nombre et du produit des voyageurs est le

(1) La Convention en date du 17 février 1876 en vertu de laquelle s'effectuaient les paiements trimestriels de £ 1,125 a cessé ses effets sur ce point le 8 août 1895.

résultat des mesures de tout genre prises pour faire améliorer notre ligne maritime, la faire connaître et en assurer le bon renom, surtout à l'étranger. C'est le fruit du renouvellement du matériel, de la création des agences pour la vente de billets et d'une publicité largement comprise et faite à bon escient.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus, le service de location des malles à des particuliers, a été supprimé en 1895, par suite du retrait des anciens paquebots ; ce service n'avait fonctionné que deux fois depuis son organisation en 1889 : pendant chacune des années 1891 et 1892, il avait produit une recette de 400 francs. A cette occasion également, les prix et conditions réglementaires pour la location de cabines particulières à bord des malles ont été révisés.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des colis petits paquets et des envois de messageries, finances, journaux, etc., échangés entre la Belgique et l'Angleterre, il a procuré, en 1895, une recette de fr. 214,228-95, contre fr. 222,998-50 en 1892.

Le mouvement et la recette de l'année 1895 présentent avec 1892 les différences ci-après :

	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
a. Colis postaux.	7,454	—	22,562	—	2,122,75	—
b. Petits colis.	5,489	—	—	58,492	—	1,655 60
c. Colis messageries, etc.	—	—	—	289,480	—	9,259 26

Il résulte des indications du tableau ci-dessus, que le trafic des colis postaux augmente annuellement ; la recette de 1895 donne un excédent de 2,200 francs environ sur l'année 1892, laquelle présentait elle-même une augmentation de 3,000 francs environ sur 1891.

Les envois de colis journaux, colis express de 5 kilogrammes et moins, les transports de chevaux, ainsi que les envois en destination de la Suisse, accusent également une augmentation de recette de 2,850 francs, pour un excédent de poids de 65,030 kilogrammes.

Quant au trafic des colis finances et des colis express de plus de 5 kilogrammes, l'année 1895 présente une diminution de 2,800 francs sur l'exercice 1892.

La diminution la plus sensible porte sur les envois de grande vitesse ; pendant l'année 1895, le mouvement de ces transports a baissé de 554,510 kilogrammes et la recette a diminué de 10,700 francs environ.

Cette différence doit être attribuée surtout au fait que le trafic des levures abandonne de plus en plus la route d'Ostende-Douvres. Les mesures à prendre, éventuellement, pour reconquérir cet important trafic sont subor-

données aux négociations qui se poursuivent actuellement avec le Gouvernement anglais pour la conclusion d'une nouvelle convention postale.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1893, dans le service des trains qui sont en correspondance avec les malles :

1° les trains qui partaient de Londres pour Cologne et Berlin via Ostende à 5 h. 55 et 5 h. 42 ont été retardés jusqu'à 5 h. 55 et 6 h. 2, sans que l'heure d'arrivée à Cologne et à Berlin ait été modifiée. La durée du trajet a ainsi été réduite de 20 minutes ;

2° les voyageurs qui partaient de Bâle à 9 h. 20 matin arrivaient à 8 h. 5 soir à Bruxelles, d'où ils ne pouvaient plus repartir le même jour pour l'Angleterre via Ostende. Actuellement, ils peuvent continuer directement par un train qui part de Bruxelles à 9 h. soir et qui arrive à Ostende à 10 h. 50, en correspondance avec la malle qui permet aux voyageurs d'arriver à Londres à 5 h. 55 matin. On a ainsi organisé une nouvelle correspondance entre l'Italie, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et l'Angleterre pour les voyageurs qui partent de Brindisi à 9 h. 25 matin, de Venise à 4 h. soir, de Rome à 9 h. matin, de Milan à 10 h. 20 soir et de Bâle à 9 h. 20 matin ;

3° les voyageurs qui partaient de Vienne pour Cologne par l'express de 8 h. 20 soir, ne trouvaient pas à Cologne de correspondance pour l'Angleterre via Ostende. Pour établir cette correspondance, le point de départ du train n° 74 a été reporté de Verviers à Herbesthal et l'heure de départ retardée de façon à former la continuation du train allemand qui part de Cologne à 5 h. 25 soir. L'arrivée à Ostende a lieu à 11 h. 4 et comme le départ de la malle a été retardé jusqu'à 11 h. 15 soir, les voyageurs peuvent arriver à Londres à 5 h. 55 matin ;

4° les voyageurs d'Anvers qui désiraient partir le soir pour l'Angleterre devaient quitter Anvers à 8 h. 18 soir, pour avoir à Malines la correspondance du train n° 74. Afin de diminuer la longueur du voyage, on a créé un train express nouveau qui permet de partir d'Anvers à 8 h. 34 seulement.

Deux nouveaux paquebots ont été mis en ligne en 1893 : le *Léopold II*, construit par MM. Denny frères et C^{ie}, à Dumbarton (Écosse), et la *Marie-Henriette*, sortant des chantiers de la Société John Cockerill, à Hoboken.

Ces steamers ont une longueur de 108 mètres. La largeur, mesurée en dehors des tambours, est de 25 mètres ; la profondeur, à partir du pont supérieur, de 7^m,20. Pour la facilité des manœuvres, ils sont munis de deux gouvernails, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Les essais de vitesse ont donné 21 nœuds 954, pour le paquebot anglais et 22 nœuds $\frac{2}{10}$ pour le paquebot de construction belge, ce qui représente 41 kilomètres à l'heure.

Les derniers perfectionnements de la mécanique moderne ont été réalisés dans la construction de ces deux navires ; rien n'a été négligé non plus pour assurer aux passagers la plus grande somme de confort.

Trois paquebots d'ancien type (*Louise-Marie*, *Comte de Flandre* et *Marie-Henriette*) ont été remis à l'administration des Domaines, et vendus publiquement. Un autre steamer de ce type, le *Léopold I* sera transformé en ponton et servira d'annexe à l'École des mousses.

Le nombre des traversées s'est élevé à 2,188.

La durée moyenne a été :

pour les trois paquebots du type *Flandre*, 3 h. 43 minutes ;
pour les deux paquebots type *Princesse*, 3 h. 53 minutes ;
pour les deux nouveaux paquebots fournis dans le courant de l'année :
Marie-Henriette et *Léopold II*, 3 h. 25 minutes.

L'exploitation du service avait coûté, en 1892, fr. 1,862,017-96. La dépense s'est accrue, en 1893, de fr. 106,473-69, sous l'influence des causes suivantes :

1° Les réparations aux paquebots ont absorbé une somme plus élevée ;
2° une extension de personnel a été nécessitée par l'entrée en service des nouveaux paquebots *Léopold II* et *Marie-Henriette* ; 3° la substitution de ces navires à d'anciennes malles a eu pour effet d'accroître la consommation de combustibles.

En 1892, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 845 60 et la recette de frs 457-40 ; en 1893, le coût s'est élevé à fr. 899-68 et le produit à fr. 472-89.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins value de fr. 78,999-13 pour 1893.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci après :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Coût par kilomètre.	7 82	7 35	+ 0 47
Produit —	4 11	5 98	+ 0 15

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

De fr. 112,535 en 1892, la dépense a monté, en 1893, à fr. 119,522-77 ; l'accroissement de fr. 6,989-77 a eu pour cause les réparations effectuées aux trois bateaux du service.

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau comparatif ci-après, accuse une décroissance sur certains postes et un progrès sur d'autres.

	Mouvement :		
	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Voyageurs.	1,709,084	1,717,657	— 8,573
Animaux	105,097	106,256	— 1,159
Colis	3,944	3,897	+ 47
Véhicules'	71,660	69,556	+ 2,304
Coupons délivrés.	1,889,785	1,897,166	— 7,381
Suppléments	6,839	9,342	— 2,505

La recette est restée presque stationnaire (fr. 70,042-50 en 1892, fr. 69,954-59 en 1893).

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers s'est un peu relevé : les entrées et les sorties se chiffrent par 8,810 navires astreints à prendre un pilote; c'est 147 de plus qu'en 1892.

Le tonnage général pour Anvers est aussi en progression : de 8,931,480 tonneaux en 1892, il a monté en 1893 à 9,190,461 tonneaux.

II, p. D, 15. La recette des différents ports du pays a été de fr. 2,478,710-53; en 1892, elle avait été de fr. 2,467,945-51.

La dépense d'exploitation a été supérieure de fr. 75,720-74 à celle de 1892; cette augmentation est représentée par la construction d'un nouveau bateau-pilote destiné à la station d'Anvers et par des réparations à d'autres bateaux des diverses stations de pilotage.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

II, p. D, 15. La recette des phares et fanaux varie avec le tonnage général des navires qui fréquentent nos ports. Elle s'est élevée de fr. 1,152,741-90 à fr. 1,157,563-42, soit fr. 24,621-52 de plus qu'en 1892.

La dépense d'exploitation, en 1893, est supérieure de fr. 8,428-67 à celle de 1892. La différence provient : 1° du relèvement des salaires payés aux agents préposés à l'entretien des feux situés sur la section néerlandaise de l'Escaut (les conventions internationales mettent les appointements de ce personnel à charge de l'administration belge); 2° du remplacement d'une grande balise du fleuve, enlevée par un navire qui s'était échoué près de cet ouvrage. L'administration poursuit judiciairement, contre les propriétaires du steamer abordeur, la réparation du préjudice que cet accident lui a occasionné.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D, 15. La recette a subi une légère dépression (fr. 19,494-14 contre fr. 20,019-10 en 1892).

Le dépense (fr. 43,977-11) a été réduite de fr. 14,665-55, comparativement à celle de l'année précédente (fr. 58.642-64); l'exercice 1892 avait eu à supporter une charge exceptionnelle résultant du renouvellement des chaudières des deux petits remorqueurs.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D, 15. La recette se chiffre par fr. 121,056-25 contre fr. 121,551-54 en 1892; diminution de fr. 495-09.

La dépense est également restée à peu près au même niveau (fr. 95,507-12 au lieu fr. 94,845-19 pour l'exercice 1892).

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Ainsi que cela se pratique chaque année, le personnel de l'hydrographie, embarqué sur le steamer *La Belgique*, a consacré la belle saison à des reconnaissances dans l'Escaut et dans la mer du Nord.

C'est principalement dans l'Escaut que le service hydrographique a opéré en 1895 : il a exécuté, entre Anvers et la frontière néerlandaise, une série de sondages dont les plans ont été remis à l'administration des Ponts et Chaussées, en vue de l'élaboration des projets de travaux décidés pour l'élargissement et l'approfondissement de certaines passes de la section belge de l'Escaut maritime; il a aussi fourni des levés de la rade d'Anvers et de l'amont du fleuve jusque Saint-Amand; enfin, après la saison propre aux travaux pratiques, le chef du service de l'hydrographie a préparé une description complète de l'Escaut maritime, comprenant l'historique des variations survenues dans le régime du fleuve depuis nombre d'années, et une étude des marées et des courants qui en dérivent.

La dépense, qui s'était élevée, en 1892, à fr. 53,410-51, est descendue, en 1893, à fr. 42,549-40; la réduction (fr. 10,860-91) provient en grande partie de ce que l'exercice 1893 a été exempt de charges extraordinaires, alors que le précédent avait eu à supporter notamment les frais d'acquisition d'un canot à vapeur.

II, p. D, 15.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les deux écoles de navigation (Anvers et Ostende) qui avaient 110 élèves en 1892, en ont compté 6 de plus, soit 116 en 1893.

Il a été conféré 48 bourses ou demi-bourses d'études aux élèves de ces établissements; ils en avaient reçu 28 l'année précédente; 49 diplômes, soit 14 de plus qu'en 1892, ont été délivrés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1893.	1892.
Long cours	39	28
Cabotage.	10	7

Il avait été délivré, en 1892, 2 diplômes de patron-pêcheur; il y en a eu 4 en 1893.

Le cours de navigation à Nieupoort, institué pour les pêcheurs, a été suivi par 6 élèves. En 1892, il y en avait 11.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines, institués aux écoles de navigation, ont été fréquentés : à Anvers par 43 élèves et à Ostende par 27; pour l'ensemble, c'est un gain de 10 élèves sur l'année antérieure.

2 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 2 de mécanicien de 2^e classe ont été décernés.

II, p. D, 15.

La dépense des écoles de navigation s'est accrue de fr. 1,589-23 (fr. 27,726-80 au lieu de 26,557-57) par suite de l'octroi d'un plus grand nombre de bourses d'études.

§ 5. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Comme les années précédentes, cette surveillance a été exercée alternativement et d'une manière presque continue par l'avis *Ville d'Anvers* et le trois mâts-goélette *Ville d'Ostende*.

La mission des commandants de ces navires n'est plus circonscrite à la haute mer : ils ont aussi à rechercher les infractions aux dispositions prises récemment relativement à la pêche dans les eaux territoriales belges (loi du 19 août 1891, et arrêtés royaux du 5 septembre 1892) ; ils ont croisé à plusieurs reprises dans cette zone pour s'acquitter de la surveillance qui leur incombe.

A tour de rôle, les mousses prennent part aux campagnes des croiseurs ; ils sont embarqués par brigades de trente élèves.

II, p. D, 15.

La dépense a atteint fr. 198,479-86 ; c'est un accroissement de fr. 2,888-54 sur celle de l'exercice 1892.

§ 4. SAUVETAGE.

Un steamer et deux bateaux de pêche, qui s'étaient échoués sur les bancs du littoral, ont été renfloués avec l'assistance des remorqueurs d'Ostende.

En novembre, un de ces toueurs, le n° 1, a réussi, après deux tentatives des plus périlleuses, à ramener à Flessingue la goélette-pilote belge n° 15, qui se trouvait en grand danger de se perdre à la côte, avec un équipage composé de treize hommes.

Quant au personnel des stations de sauvetage établies le long de nos côtes, il n'a pas eu l'occasion, pendant l'année 1895, de secourir des bâtiments en détresse.

II, p. D, 15.

La dépense d'entretien, en 1895, dépasse de fr. 5,511-81 celle de 1892. L'écart provient du renouvellement d'un hangard, à Ostende.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D, 15.

La recette effectuée, en 1895, par les divers services de la Marine, a

atteint fr. 4,881,251-98, dépassant ainsi de fr. 61,755-54 celle de l'exercice précédent.

§ 2. DÉPENSES.

Par contre, un accroissement de fr. 182,157-94 se constate dans le total des dépenses, qui, de fr. 4,918,662-88 en 1892, est monté à fr. 5,100,800-82 en 1893. II, p. D, 15.

Des résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, ressort une différence de fr. 120,584-60 en faveur de 1892.



ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1895 et 1892.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour 1893.	ANNÉES.		Différences pour 1893.	ANNÉES.		Différence pour 1893.
			1893.	1892.		1893.	1892.		1893.	1892.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	"	12,816	12,634	+ 182	117,348 05	116,343 65	+ 1,004
		2 ^e — .	"	"	"	25,753	26,576	— 823	178,332 90	183,638 05	— 5,235
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	593	314	+ 279	2,757 45	1,460 10	+ 1,297
		2 ^e — .	"	"	"	492	328	+ 164	1,720 60	1,146 60	+ 574
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	"	12,210 ⁽¹⁾	10,988 ⁽¹⁾	+ 1,222	90,659 25	81,585 90	+ 9,073
		2 ^e — .	"	"	"	23,258 ⁽¹⁾	21,090 ⁽¹⁾	+ 2,168	129,663 35	117,576 75	+ 12,086
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	10,592 ⁽¹⁾	7,536 ⁽¹⁾	+ 3,056	51,922 60	36,930 30	+ 14,992	
	2 ^e — .	"	"	"	11,852 ⁽¹⁾	8,772 ⁽¹⁾	+ 3,080	42,026 10	31,201 "	+ 10,825	
Location de malles spéciales			"	"	"	"	"	"	400 "	— 400	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.			33,323	30,965	+ 2,358	"	"	"	78,282 60	72,739 "	+ 5,543
Petites cabines			841	700	+ 141	"	"	"	5,887 "	4,900 "	+ 987
Grandes cabines.			1,461	1,385	+ 76	"	"	"	20,454 "	19,390 "	+ 1,064
Cabines spéciales			6	20	— 14	"	"	"	168 "	560 "	— 392
— de luxe			5	4	+ 1	"	"	"	375 "	300 "	+ 75
Ensemble.			—	—	—	97,566 ⁽²⁾	88,238 ⁽²⁾	+ 9,328	719,616 90	668,171 35	+ 51,445
Bagages Kilog.			250	258	— 8	11,970	12,820	— 850	843,20 ⁽³⁾	898 20 ⁽³⁾	— 55
Chevaux Têtes.			"	"	"	43	26	+ 17	1,726 45	1,043 90	+ 682
Chiens —			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voitures Nombre.			"	"	"	"	1	— 1	"	40 15	— 40
Finances. .	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.		"	"	"	2,059	2,420	— 361	1,029 50	1,210 "	— 180
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.			"	"	"	96,800	86,020	+ 10,780	2,904 "	2,580 60	+ 323
Colispostaux	de 3 kilog. et moins.		197,962	191,545	+ 6,417	593,886 ⁽⁴⁾	574,635 ⁽⁴⁾	+ 19,251	49,490 50	47,886 25	+ 1,604
	de 3 à 5 kilog.		9,691	8,654	+ 1,037	29,073 ⁽⁴⁾	25,962 ⁽⁴⁾	+ 3,111	4,845 50	4,327 "	+ 518
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins.	121,255	117,530	+ 3,725	363,765 ⁽⁴⁾	352,590 ⁽⁴⁾	+ 11,175	31,846 98	30,865 45	+ 981
		de plus de 5 à 10 kilog. —	42,937	43,173	— 236	300,559 ⁽⁵⁾	302,211 ⁽⁵⁾	— 1,652	27,008 10	27,128 35	— 120
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	872,409 ⁽⁶⁾	920,424 ⁽⁶⁾	— 48,015	51,030 97	53,545 85	— 2,514
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	1,295,585	1,650,095	— 354,510	39,477 40	50,364 45	— 10,887
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.			"	"	"	187,800	133,550	+ 54,250	4,868 99	4,006 50	+ 862
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	3,070 "	2,019 55	+ 1,050
Subside du Gouvernement anglais fr.			"	"	"	"	"	"	93,914 56 ⁽⁷⁾	113,101 89 ⁽⁷⁾	— 19,186
Totaux. fr									1,034,673 05	1,007,198 49	+ 27,474 56

(¹) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.
(²) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.
(³) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.
(⁴) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(⁵) — — — — — 7 — —
(⁶) Colis taxés au poids.
(⁷) La convention en date du 17 février 1876, en vertu de laquelle s'effectuaient les paiements trimestriels de £ 1,125, a cessé ses effets sur ce point le 8 août 1893.

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

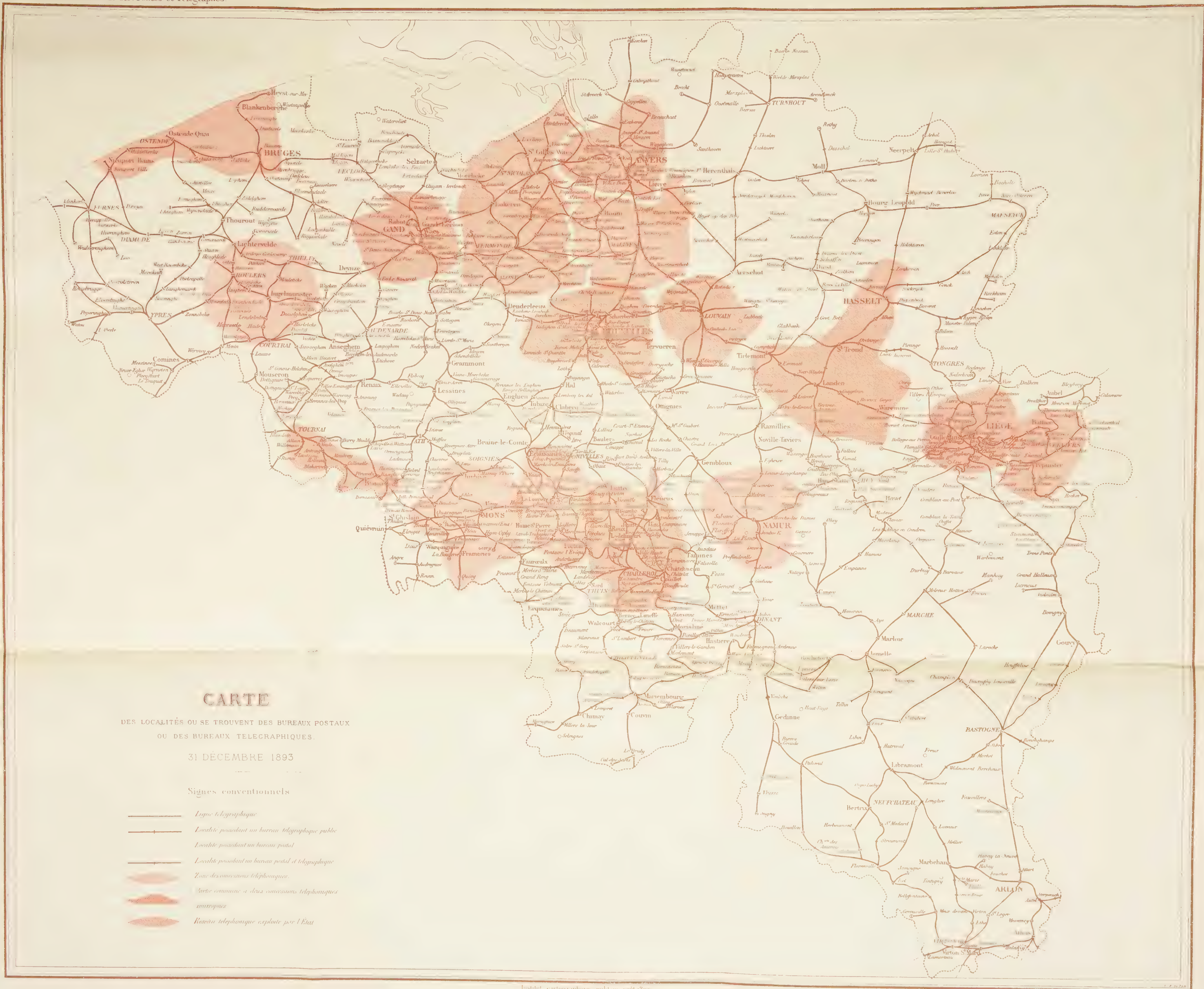
Comparaison des années 1893 et 1892.

SERVICES.	1893.	1892.	Differences pour 1893.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,034,673 05	1,007,198 49	+ 27,474 56
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	69,954 59	70,042 30	— 87 71
Pilotage	2,478,710 53	2,467,945 51	+ 10,765 02
Phares et fanaux	1,157,363 42	1,132,741 90	+ 24,621 52
Remorque sur la côte de Flandre . .	19,494 14	20,019 10	— 524 96
Police maritime.	121,056 25	121,551 34	— 495 09
Hydrographie.	»	»	»
Écoles de navigation.			
Pêche maritime.			
Sauvetage	»	»	»
Totaux. . . . fr.			
	4,881,251,98	4,819,498 64	+ 61,753 34

DÉPENSES.

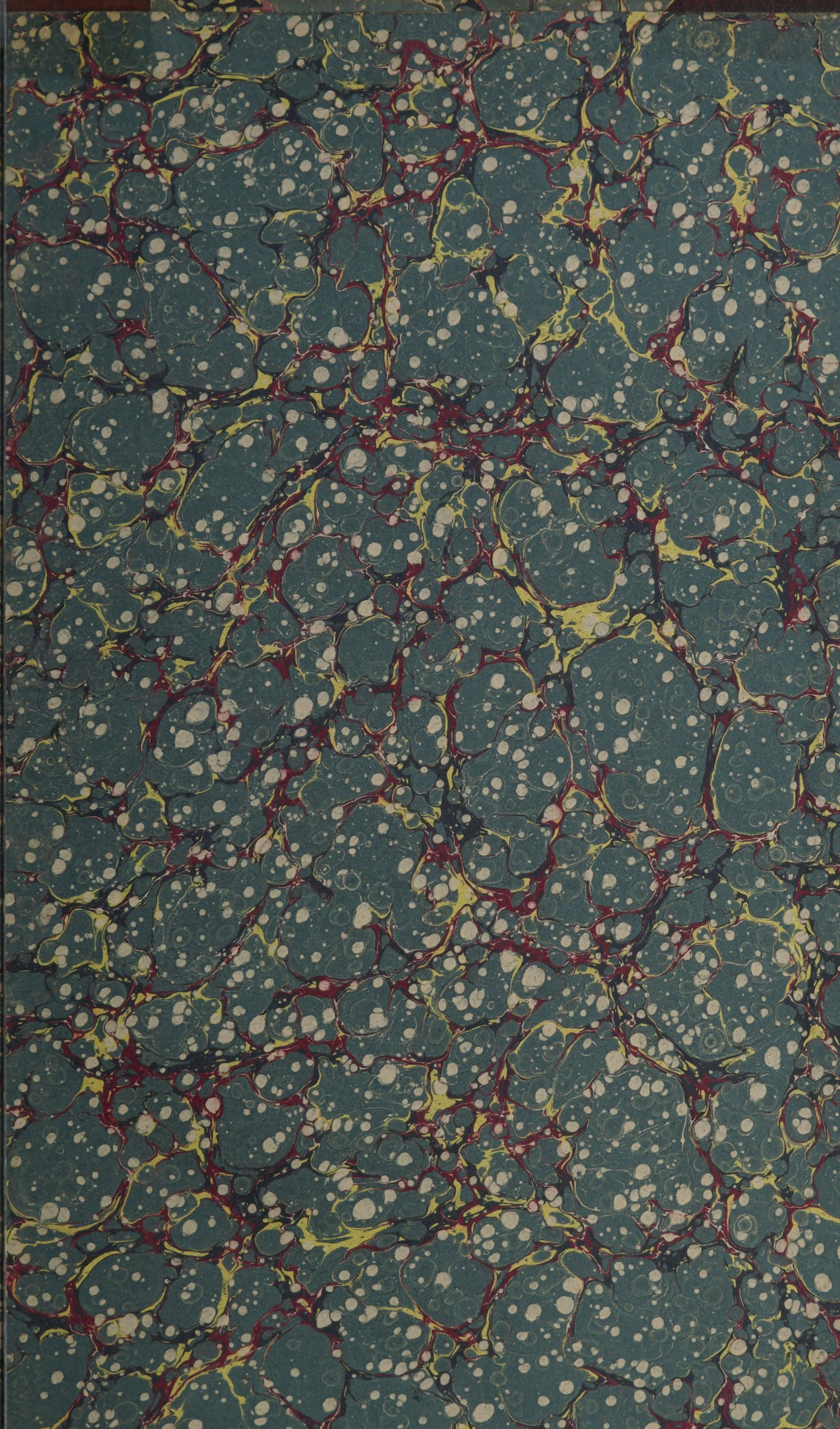
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	535,048 18	1,433,443 47	1,968,491 65	504,720 48	1,357,297 48	1,862,017 96	+ 106,473 69
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	64,308 63	55,214 14	119,522 77	64,571 48	47,961 52	112,533 »	+ 6,989 77
Pilotage	2,091,704 10	247,393 88	2,339,097 98	2,071,289 29	192,087 95	2,263,377 24	+ 75,720 74
Phares { Éclairage de la côte .	25,324 41	17,106 23	42,430 64	23,869 45	19,810 59	43,680 04	— 1,249 40
Fanaux. { — de l'Escaut. .	127,495 04	43,748 14	171,243 18	124,227 88	37,337 23	161,565 11	+ 9,678 07
Remorque sur la côte de Flandre . .	28,505 40	15 471 71	43,977 11	28,140 13	30,502 51	58,642 64	— 14,665 53
Police maritime.	81,119 70	14,187 42	95,307 12	80,948 48	13,896 71	94,845 19	+ 461 93
Hydrographie	27,575 66	14,973 74	42,549 40	31,442 28	21,968 03	53,410 31	— 10,860 91
Écoles de navigation.	19,262 98	8,463 82	27,726 80	19,895 92	6,441 65	26,337 57	+ 1,389 23
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	139,350 36	59,529 50	198,879 86	133,795 15	62,196 17	195,991 32	+ 2,888 54
Sauvetage et stations de signaux . .	39,820 37	11,753 94	51,574 31	40,018 87	6,243 63	46,262 50	+ 5,311 81
Totaux fr.	3,179,514 83	1,921,285 99	5,100,800 82	3,122,919 41	1,795,743 47	4,918,662 88	+ 182,137 94
Recettes totales . . fr.	4,881,251 98			4,819,498 64			+ 61,753 34
Dépenses —	5,100,800 82			4,918,662 88			+ 182,137 94
Excédent { de dépenses . . . fr.	219,548 84			99,164 24			— 120,384 60
{ de recettes . . . fr.	»			»			»











UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA



3 0112 105554197